



33. Jahrgang · 2006 · Heft 1

Franz Steiner Verlag

Vierteljahresschrift für
Stadtgeschichte, Stadtsoziologie,
Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Begründet von Otto Borst



Schwerpunkt:

Renaissance der Europäischen Stadt?

Herausgegeben von Harald Bodenschatz



Die alte Stadt

Vierteljahreszeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung

Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft Die Alte Stadt
in Verbindung mit Gerd Albers, Helmut Böhme, August Gebeßler,
Friedrich Mielke, Jürgen Reulecke, Erika Spiegel und Jürgen Zieger

Begründet von Otto Borst

Redaktionskollegium:

HANS SCHULTHEISS (Chefredakteur) – Prof. Dr. AUGUST
GEBESSLER (Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft
Die alte Stadt e.V.) – Dr. WINFRIED MÖNCH (Bespre-
chungen).

Prof. Dr. HARALD BODENSCHATZ, TU Berlin, Institut für
Sozialwissenschaften – Prof. Dr. DIETRICH DENECKE,
Universität Göttingen, Geographisches Institut –
Prof. Dr. ANDREAS GESTRICH, Universität Trier, Fachbe-
reich Geschichte – Prof. Dr. TILMAN HARLANDER, Uni-
versität Stuttgart, Institut Wohnen und Entwerfen –
Dr. HELMUT HERBST, Galerie der Stadt Waiblingen –
Prof. Dr. JOHANN JESSEN, Universität Stuttgart, Städte-
bau-Institut – Prof. Dr. RAINER JOOSS, PH Schwäbisch
Gmünd, Historisches Seminar – Prof. Dr. URSULA VON
PETZ, RWTH Aachen, Planungstheorie und Stadtplan-
nung – VÖLKER ROSCHER, Architektur Centrum Ham-
burg – Prof. Dr. JOACHIM SCHULTIS, Heidelberg – Prof.
Dr. DIETER SCHOFF, University of Leicester, Dep. of
Economic and Social History – Prof. Dr. HOLGER
SONNABEND, Universität Stuttgart, Historisches Insti-
tut.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungs-
exemplare werden an die Redaktionsadresse
erbeten: Die alte Stadt, Postfach 10 03 55, 73726
Esslingen a.N., Marktplatz 16, 73728 Esslingen a.N.,
Tel.: (0711) 3512 3242,
Fax: (0711) 3512 2418.

Die Zeitschrift *Die alte Stadt* ist zugleich Mitglieder-
zeitschrift der ca. 140 Städte umfassenden Arbeits-
gemeinschaft Die alte Stadt e.V.

Erscheinungsweise: Jährlich 4 Hefte
zu je 88 Seiten

Bezugsbedingungen:

Jahresabonnement EUR 79,- Einzelheft EUR 24,-,
jeweils zuzüglich Versandkosten. Vorzugspreis für
Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen
Studienbescheinigung € 60,- zzgl. Versandkosten
(Versandkosten Inland: € 9,40; zusätzl. f. Direktver-

sand € 3,96; Shipping Costs: € 13,40; add. if mailed
directly € 3,96)

Ein Abonnement gilt, falls nicht befristet bestellt,
zur Fortsetzung bis auf Widerruf. Kündigungen des
Abonnements können nur zum Ablauf eines Jahres
erfolgen und müssen bis zum 15. November des
laufenden Jahres beim Verlag eingegangen sein.

Verlag: Franz Steiner Verlag Wiesbaden GmbH,
Sitz Stuttgart
Birkenwaldstraße 44, D-70191 Stuttgart; Postfach
101061, D-70009 Stuttgart
Tel.: (0711) 2582-0, Fax: (0711) 2582-408 (390),
Internet: <http://www.steiner-verlag.de>, E-mail:
cfelmik@steiner-verlag.de

Anzeigenleitung (verantwortlich): Susanne
Szoradi (sszoradi@steiner-verlag.de)

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Der
Verlag haftet nicht für unverlangt eingereichte
Manuskripte. Die der Redaktion angebotenen
Originalbeiträge dürfen nicht gleichzeitig in anderen
Publikationen veröffentlicht werden. Mit der
Annahme zur Veröffentlichung überträgt der Autor
dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für die
Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts. Eingeschlos-
sen sind insbesondere auch das Recht zur Herstellung
elektronischer Versionen und zur Einspeicherung in
Datenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfälti-
gung und Verbreitung online und offline.
Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind
urheberrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeit-
schrift darf außerhalb der engen Grenzen des
Urheberrechtsgesetzes ohne schriftliche Genehmi-
gung des Verlags in irgendeiner Form reproduziert
oder in eine von Maschinen, insbesondere von
Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache
übertragen werden.

Druck: Printservice Decker & Bokor, München

© 2006 Franz Steiner Verlag
Wiesbaden GmbH, Sitz Stuttgart
Printed in Germany. ISSN 0170-9364



ISO 9706

Renaissance der Europäischen Stadt?

Herausgegeben von Harald Bodenschatz

Abhandlungen

HARALD BODENSCHATZ, Stadtfieber. Editorial	1
HANNES TANK, Leistung und Potential Europas: Das Gefüge seiner Städte	5
HARALD BODENSCHATZ, Vorbild England: Urban Renaissance. Zentrumsumbau in Manchester	18
MARIANNE RODENSTEIN, Modernisierung der Stadtsilhouette durch Hochhäuser?	37
JAN POLÍVKA, Prag - Mater Urbium. Metamorphosen des Zentrums	51
WOLFGANG CHRIST, Neuer Städtebau. Die Stadtregion als städtebauliche Herausforderung im 21. Jahrhundert	66

Reihe: Stadtentwicklung zum Beispiel

HELMUT VOGT, Bonner Wendemarken. Bedeutungs- und Rollenverständnis einer Mittelstadt im historischen Wandel	79
---	----

Autoren	93
----------------------	----

Forum

JULIUS MIHM, Was die alte Stadt von der europäischen Stadt lernen kann. Tagungsnotizen zum internationalen Kongress „30 Jahre Europäische Stadt – Rückblick und Ausblick“ in Berlin 2005	94
HARALD KEGLER, Vom Weg abgekommen. In Paris und anderen Großstädten brannten die Vororte – was nun?	104

Besprechungen

MICHAEL HEINZELMANN / JACOPO ORTALLI (Hrsg.), <i>Leben in der Stadt. Oberitalien zwischen römischer Kaiserzeit und Mittelalter</i> (<i>Immo Eberl</i>)	106
WINFRIED REICHERT, <i>Lombarden in der Germania-Romania. Atlas und Dokumentation</i> (<i>Immo Eberl</i>)	106
TAMARA HAWICH, <i>Manufakturen, Maschinen, Manager. Unternehmer und Unternehmungen in und um Erfurt</i> (<i>Ulman Weiß</i>)	108
ANJA GUSSE-REVERMANN / HEINZ KILIAN, <i>Münster und die Eisenbahn</i> (<i>Thomas Brakmann</i>)	109
ELKE DITTRICH, <i>Ernst Sagebiel. Leben und Werk</i> (<i>Robert Kaltenbrunner</i>)	111
EGINHARD SCHARF, „Man machte mit uns was man wollte.“ <i>Ausländische Zwangsarbeiter in Ludwigshafen am Rhein</i> (<i>Stefan Hörner</i>)	113
GEORG PATZER, <i>Kleine Geschichte der Stadt Karlsruhe</i> (<i>Martin Furtwängler</i>)	114
OLIVER FINK, <i>Heidelberg neu entdecken</i> (<i>Ulrich Wagner</i>)	115
WOLFGANG ALTHOF, <i>Sträflingsinseln. Schauplätze der Verbannung</i> (<i>Winfried Mönch</i>)	116

Harald Bodenschatz

Stadtfieber

Editorial

Die „Europäische Stadt“ hat in den deutschen Salons Konjunktur - nicht nur in Wissenschaft und Kultur, sondern auch in der Presse. Die ZEIT erkennt in ihrem Themenheft zur Geschichte mit dem bezeichnenden Titel „*Triumph der Stadt*“ in den Städten „Bühnen der Vergangenheit, Labore für die Zukunft“. Das Titelbild zielt - was auch sonst - die wieder aufgebaute Frauenkirche in Dresden. Das neu gegründete europäische Städtebaunetzwerk Council of European Urbanism (C.E.U.) stellte seinen ersten internationalen Kongress im September in Berlin unter den Titel: „*30 Jahre Europäische Stadt – Rückblick und Ausblick*“. Vor 30 Jahren, im Zuge der Kampagne des Europarates „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit“, so die Argumentation des C.E.U., „wurde die ‚Europäische Stadt‘ wiedergeboren - als gemeinsames Erbe, das es zu schützen gilt, als gemeinsame Tradition, die weiterentwickelt werden muss, als Leitbild einer besseren Stadt.“ Im Kunsthaus Graz fragte die Ausstellung „*M Stadt. Europäische Stadtlandschaften*“ (Laufzeit: 01.10.2005 - 08.01.2006): „Ist die europäische Stadt auf dem Weg, ein Auslaufmodell zu werden, oder kann sie ihre Funktionen und Rollen neu definieren?“ Der „Zukunftsforscher“ Horst W. Opaschowski meinte dazu in seinem neuen Buch „*Besser leben, schöner wohnen? Leben in der Stadt der Zukunft*“: „Die Stadt der Zukunft muss [...] nicht neu erfunden werden. Es genügt, Arbeiten, Wohnen, Verkehr, Freizeit, Kultur und Kommunikation so zu mischen, dass wieder eine lebendige Melange entsteht - aus Parks und Passagen, Kinos und Cafés, Kunstgalerien und Kindertagesstätten. Nur dann gilt: Zukunft findet Stadt. Stadtleben heißt wieder Stadt erleben!“ (S. XII). Ein klares Plädoyer für die „neue Lust auf Stadt“ und den „Abschied vom urbanen Pessimismus“ (BAT Germany, 17.10.2005)

Der „Triumph der Stadt“ offenbart sich - so scheint es - zuallererst in der Rückkehr des Wohnens (der Mittelschichten) in die Innenstadt. Eine empirische Untersuchung des Deutschen Instituts für Urbanistik präsentierte den verhalten optimistischen Titel „*Wohnen in der Innenstadt - eine Renaissance?*“ Die WELT zitierte diese Studie und spitzte zu: „*Abschied vom Haus im Grünen*. Studie belegt einen neuen Trend: Immer mehr Menschen wollen wieder in der Innenstadt wohnen“ (13.09.2005). Schon am 20.06.2005 rief Dankwart Guratzsch „*Die Renaissance der Stadt*“ aus: „Immobilienwirtschaft steckt mitten in einer epochalen Trendwende“. Und der Tagesspiegel legte noch mehrfach eins drauf: „*Ab in die Mitte*. Sie wollen im Zentrum wohnen, aber trotzdem ruhig und im Grünen. Eine neue Studie zeigt: Das sind die Trendsetter.“ (18.09.2005) Und weiter: „*Zurück ins Zentrum*. Ist die Stadtfucht bald

Vergangenheit? Umzugsfirmen bestätigen, was Forscher beobachten“ (19.10.2005). Aber nicht nur das Wohnen, sondern auch neue Formen des Arbeitens beleben die Innenstädte. Das betonte etwa Dieter Läßle in dem 2005 erschienenen Aufsatz „*Phoenix aus der Asche: Die Neuerfindung der Stadt*“ in der Zeitschrift *Soziale Welt* (Sonderband 16: *Die Wirklichkeit der Städte*): „Es gibt [...] signifikante Gründe für die Annahme, dass Stadtmetropolen, insbesondere die Kernstädte von Stadtmetropolen ein privilegiertes Innovationsfeld der Wissens- und Kulturproduktion sowie Inkubatoren neuer, postindustrieller Arbeits- und Lebensformen sein werden.“ Der „Triumph der Stadt“ zeigt sich weiter an der Wiederkehr fußgängerfreundlicher, attraktiv gestalteter öffentlicher Räume, die zu Erlebnisräumen und Bühnen der Selbstdarstellung werden. Jan Gehl, weltweit wohl bekanntester Prophet und Praktiker neuer öffentlicher Räume, hat dies nicht nur in europäischen Städten mit großem Erfolg vorgeführt. Schließlich bereichert eine immer üppiger wuchernde Kulturlandschaft die Städte. Neue Museen werden gebaut, alte erweitert und spektakulär in Szene gesetzt, Ausstellungen, Musikevents, Theaterfestivals, aber auch unzählige Ereignisse der Pop Culture pumpen erwartungsfrohe Menschen in die Stadt.

All diese Trends bündeln sich in der Renaissance der Zentren der großen Städte. Die Zentren erleben eine unübersehbare Renaissance - wenngleich nicht überall und erst recht nicht überall gleich stark und gleich schnell. In diesem Prozess verändern sie sich tief greifend - weg von den Strukturen der Nachkriegszeit. Nach einer das 20. Jahrhundert prägenden Phase der De-Zentralisierung erleben wir heute eine Trendwende hin zu einer Re-Zentralisierung. Private Investitionen drängen in das Zentrum, die Stadtpolitik erarbeitet eine Strategie der Rezentralisierung, und die Wahrnehmung wie auch der Streit um Architektur und Städtebau bündelt sich in den Zentren. Stadtregionen verbildlichen sich durch ihre Zentren, und diese Bilder gehören zu den Lockmitteln des internationalen Stadttourismus und dienen als werbende Botschafter der Städtekonkurrenz.

Ein ganz anderes, düsteres Bild der Zukunft vieler europäischer Städte zeichnet indes der ostdeutsche Architekturkritiker Wolfgang Kil in seinem Artikel „*Wenn Städte überflüssig werden*“ in der ZEIT vom 29.09.2005: „Alles läuft auf die Frage zu: Auf welche Stadt kann man verzichten, auf welche nicht? Wer darf, wer muss darüber entscheiden?“ In das gleiche Horn stößt die von der Kulturstiftung des Bundes geförderte zweite Ausstellung „*Schrumpfende Städte - Interventionen*“ in Leipzig. Im Buch zur Ausstellung, Kapitel „Stadt im Abriss“, heißt es: „In der Konsequenz stellt sich die Frage nach der sterbenden Stadt: Was bedeutet es, wenn ganze Städte verschwinden?“ (S. 51). Schrumpfung, Arbeitslosigkeit, Armut, Ausgrenzung, Alterung, Leerstand, Verfall - die Stadtpest breitet sich aus.

Die Städte selbst beklagen ihre eingeschränkten Handlungsmöglichkeiten: „Zum Einen befinden sich die Städte“, so heißt es im Beschluss „*Die Zukunft liegt in den Städten*“ der Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 02.06.2005, „immer noch in einer schweren Finanzkrise. Zum anderen sind echte Handlungsspiel-

räume der Städte aufgrund der enormen Belastung mit gesetzlichen Pflichtaufgaben, die inhaltlich durch Landes- und Bundesgesetze gesteuert werden, drastisch geschrumpft.“ Sehr viel weniger infiziert vom Stadtfieber erweist sich die Bundespolitik: Wer hat schon im Bundestagswahlkampf etwas über eine Zukunftspolitik für unsere Städte gehört? Sicher - die Pendlerpauschale wird gekürzt, und die Eigenheimzulage wird abgeschafft. Aber keineswegs aus städtebaupolitischen Gründen! Lediglich die Stiftungen der politischen Parteien widmen sich der Stadt. Das aber ist zu wenig. Der mögliche Einwand, Städtebaupolitik sei ja gar keine Aufgabe des Bundes, unterstreicht nur das deutsche Dilemma.

Auslaufmodell oder Zukunftsmodell? Die Einschätzungen der „Europäischen Stadt“ von morgen gehen weit auseinander. Ebenso wie das Verständnis dessen, was eine „Europäische Stadt“ denn überhaupt sei. Eines zeigt sich bald: „Europäische Stadt“ ist kein analytischer, kein wissenschaftlicher Begriff, sondern ein kulturelles Programm, ein städtebauliches „Leitbild“. Proklamiertes Ziel ist die Rettung der kompakten, „urbanen“ Stadt. Das kulturelle Konstrukt „Europäische Stadt“ dient als Messlatte bei der Bewertung von städtebaulichen Projekten, auch im Rahmen von Wettbewerben. Der „Europäischen Stadt“ werden oft strukturelle Merkmale wie eine relativ hohe bauliche Dichte, ein vernetztes System öffentlicher, fußgängerfreundlicher Räume, ein leistungsfähiges System des öffentlichen Nahverkehrs, eine soziale, funktionale und architektonische Mischung, ein spezifischer Stadtgrundriss mit den Merkmalen Korridorstraße, Stadtplatz und Parzellenbebauung, eine räumliche Hierarchie mit einem verdichteten Zentrum als Höhepunkt, gesellschaftliche Solidarität sowie eine städtebaulich relativ aktive, demokratisch legitimierte öffentliche Hand zugeschrieben. Die konkrete Ausformung der strukturellen Merkmale sei jeweils regional differenziert und Ausdruck der kulturellen Vielfalt der europäischen Städte. Die „Europäische Stadt“ ist in diesem Sinne die materielle Interpretation ihrer jeweils besonderen Geschichte, die es zu erhalten bzw. zu reproduzieren gilt. Sie ist also die mit Blick auf eine bessere Zukunft veredelte traditionsreiche Stadt von heute. Aber offensichtlich nicht die ganze Stadt, sondern nur die Innenstadt. Eine Sicht, die stadträumlich zu kurz greift. „Europäische Stadt“ - das bedeutet längst: „Europäische Stadtregion“, ein Raum, der die Herausforderungen neu strukturiert.

Das Lob der „Europäischen Stadt“ impliziert die Kritik an der „Stadt der Nachkriegsmoderne“ wie der „US-amerikanischen Stadt“. Mit der „Stadt der Nachkriegsmoderne“ werden assoziiert: Auflösung der historischen Stadt und ihres Grundrisses, Auflösung der geschlossenen Bebauung zugunsten von Solitären, Auflösung der Parzellenstruktur, Ablösung der Korridorstraße zugunsten der Entmischung von Verkehrsarten, funktionale und soziale Entmischung. Die US-amerikanische Stadt gilt als das Gegenteil der europäischen Stadt: kaputt, in Suburbia aufgelöst, politisch führungslos, von Polizisten mit lockerem Schlagstock kontrolliert, durch Autobahnen zerschnitten, ethnisch und sozial zerfallen, architektonisch ein Chaos. Beide „Feindbilder“ sind – typisch für solche kulturellen Konstruktionen – relativ grob.

Die brennenden Autos in den Pariser Vorstädten sowie die Terroranschläge in Madrid und London zeugen von einer anderen, verwundbaren „Europäischen Stadt“. Sie zeigen, dass - wie in der Vergangenheit - auch in Zukunft die „Europäische Stadt“ das Ergebnis des Handelns ihrer Bürger war und ist - und zwar nicht nur innerhalb der jeweiligen Stadt. Es sind keine Naturgesetze, die die Stadt bewegen. Wir gestalten innerhalb unserer eingeschränkten Möglichkeiten unsere Zukunft selbst - durch mehr oder weniger qualifizierten Städtebau, durch mehr oder weniger Zersiedlung, durch mehr oder weniger soziale Ausgrenzung, durch mehr oder weniger geschicktes Suchen nach neuen wirtschaftlichen Grundlagen, durch mehr oder weniger großes zivilgesellschaftliches Engagement, durch mehr oder weniger gute politische Führung. Und - das darf nicht vergessen werden - durch unsere Politik in Europa, aber auch in Afrika, Amerika und Asien. Nicht nur die Wirtschaftsunternehmen globalisieren sich, sondern auch die von diesem Prozess Betroffenen. Klar ist auch: Die „Europäische Stadt“ von morgen wird nicht mehr die von gestern sein. Sie wird auf radikal anderen wirtschaftlichen Grundlagen bauen müssen, ein anderes demographisches, ethnisches und soziales Spektrum aufweisen, andere Lebensläufe, andere Spaltungen, und sie wird eine andere Dimension und Form haben. Sie wird das ewige Ringen um ein angemessenes Verhältnis von Tradition und Innovation neu richten. Und sie wird - hoffentlich - ihre im internationalen Maßstab unverkennbaren Stärken bewahren und erneuern.

Um unsere Zukunft aktiv und nachhaltig gestalten zu können, müssen wir die reichen Erfahrungen mit dem Weiterbau der „Europäischen Stadt“ austauschen, und zwar nicht nur innerhalb der Grenzen Deutschlands - das ist heute viel zu wenig. Das folgende Heft thematisiert vor allem große Städte, auch im Ausland. Und nicht nur kompakte Städte, sondern auch Stadtregionen. Nicht nur ihre Gegenwart, sondern auch ihre Geschichte. Seine Botschaften sind vielfältig, keineswegs heiter, auch widersprüchlich, aber nie fatalistisch und ausweglos.

Esslingen, Februar 2006

Hannes Tank

Leistung und Potential Europas: Das Gefüge seiner Städte¹

In den vergangenen Jahren ist immer wieder über die wirtschaftlichen und politischen Leistungen Europas beziehungsweise der Europäischen Union diskutiert worden. Nicht immer angemessen gewürdigt wurden dabei bisher die Städte in ihrer stetigen Entwicklung und den Wachstums- und Wohlstandsschüben insbesondere in der Phase der Industrialisierung vor dem Ersten Weltkrieg sowie der sich herausbildenden Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts. Beide Phasen sind mit besonderen städtebaulichen Entwicklungen verbunden, die Potentiale der verschiedensten Art aufweisen. Sie liegen vor allem im Gefüge der Stadt mit ihrem meist historisch geprägten Kern und den verschiedenen Stadtteilen sowie dem erschließbaren Raum und den wieder verfügbar gewordenen Flächen in zentralen Lagen.

1. Zur räumlichen Struktur der europäischen Städte

Namen von Städten wie Bologna, Krakau, Bordeaux, St. Petersburg oder Neapel lassen in uns ein Gefühl der Euphorie entstehen. Wir sehen vor unserem geistigen Auge gewachsene und geplante Schönheit, den Reichtum an Bauten, den Strom der Geschichte und die Eigenart der Bewohner. Doch inzwischen müssen wir in Anbetracht der überstürzten Entwicklung vieles ausblenden: trostlose Vorstädte, lebens- und umweltfeindlicher Verkehr, wuchernde Wohn- und Gewerbegebiete, versprengte Hochhäuser, Trassen und Knoten mächtiger Hochspannungsleitungen, Flächen verschlingende Anlagen für Logistik sowie Ver- und Entsorgung. Gerade im dicht besiedelten Mitteleuropa, vor allem zwischen London und Mailand, entlang des Rheins und abzweigender Achsen, ist es so weit gekommen, dass die Städte immer weiter wachsen, schließlich zu einer schier endlosen Stadtlandschaft werden könnten, worin die Stadt- und Stadtteilzentren kaum noch zu finden oder gar zu erreichen wären. Smarte Experten haben die Not zur Tugend gemacht, sprechen von „patch-work-cities“, von Zwischenstädten und von der Vernetzung der Funktionen in Raum und Landschaft. Erklärungen über die Auflösung der Städte sind zu vernehmen, während zugleich Ansätze für eine Renaissance der Innenstädte klar sichtbar werden.

¹ Vgl. auch *H. Tank*, Entwicklungsmöglichkeiten der europäischen Stadt, in: *Die alte Stadt* (29) 2002, S. 175-191, darin insbesondere auch die Bilder und Grafiken.

Trotz der jahrzehntelangen Spaltung des Kontinents durch den Eisernen Vorhang sind im Städtebau, respektive der räumlichen Struktur der Städte, bemerkenswerte Gemeinsamkeiten in West- und Osteuropa festzustellen. Nach der vergleichsweise bescheidenen Entwicklung in früheren Phasen sind im Verlauf des 19. Jahrhunderts die Vororte im Zug der Industrialisierung gewachsen und oft zu markanten Stadtteilen rund um den historischen Stadtkern geworden. Im 20. Jahrhundert hat sich diese Entwicklung fortgesetzt. Neue Siedlungen auf Grund reformerischer Ideen sind in den 1920er und 1930er Jahren entstanden. Sie führten in den 1960er, 1970er und 1980er Jahren zu Großwohnsiedlungen im Westen mit bis zu 50.000 oder 60.000 Einwohnern, im Osten dagegen zu Anlagen mit bis zu 100.000, 150.000 und 200.000 Einwohnern und in einzelnen Fällen sogar noch mehr. In den westlichen Ländern entstanden zusätzlich weitflächige Eigenheimsiedlungen, während solche Siedlungsformen nur selten in östlichen Ländern zu finden sind.

So ist trotz der zahllosen verwirrenden Variationen eine gemeinsame Struktur zu erkennen: Es ist die meist historisch geprägte Kernstadt in Verbindung mit den „alten“ Stadtteilen aus dem 19. Jahrhundert und den „neuen“ Stadtteilen aus dem 20. Jahrhundert. Die hinzugekommenen Stadtteile haben teilweise recht gut entwickelte Zentren, teilweise aber nur Ansätze von Zentren, respektive Einkaufszentren. Selten geworden sind inzwischen reine Großwohnsiedlungen ohne weitere Versorgung und Infrastruktur.

In den alten und neuen Stadtteilen finden sich in der Regel alte, oft etwas heruntergekommene Gebiete besonderer Zentralität. Dort gibt es günstige Verbindungen zum Schienennetz, Schnellstraßen sowie Autobahnen sind leicht erreichbar. Damit gewinnt das wünschenswerte Leitbild für die weitere Entwicklung bereits an Konturen – das Leitbild der polyzentrischen europäischen Stadt. Es ist einprägsam und übersichtlich – und doch wird es den komplexen Forderungen von Wirtschaft und Gesellschaft, von Bewohnern, kleinen und großen Firmen der verschiedensten Art sowie den öffentlichen Institutionen beim Ausbau der Infrastruktur so weit wie möglich gerecht: Es ist der historisch geprägte Stadtkern mit seinen repräsentativen Funktionen, der oft unter der Verdrängung der Bewohner zu leiden hat. Darum gruppieren sich die alten und neuen Stadtteile mit ihren Zentren und Zentrenansätzen, die nicht nur die expandierenden hoch differenzierten Dienstleistungen, sondern auch viele Funktionen des Handels aufnehmen könnten. Eine behutsame Spezialisierung mit weiteren Leistungssteigerungen ließe sich durch Nutzung der jeweiligen Gegebenheiten herausbilden. Schwerpunkte könnten liegen bei der Bildung mit Universitäten, Forschungsinstituten und Wissenschaftsparks, bei Gesundheit, Erholung und Freizeit oder bei privaten und öffentlichen Verwaltungen. Ganz verkürzt: Das Leitbild plädiert für ein- oder mehrpolige polyzentrische Städte in den verschiedensten räumlichen Varianten. Dichte und Vielfalt – das entscheidende Kriterium der Stadt – können sich darin auf absehbare Zeit entfalten.

Warum ist es bisher nur bedingt zu dieser optimalen Anordnung von gewerblichen Standorten, öffentlichen Institutionen und den verschiedenen Wohnsiedlungen gekommen? Ein Grund ist die hemmungslose Motorisierung seit den 1950er Jahren, bei der nicht genügend auf die damit verbundenen Folgen wie Verkehrstote, Schwerverletzte, Behinderung von Kindern und alten Leuten oder Zersiedlung, Lärmbelastung und Luftverschmutzung geachtet worden ist. Diese Motorisierung hat auch zur Vernachlässigung der Bahn- und Buslinien mit ihrer Infrastruktur geführt, auch wenn immer wieder von ihrem Vorrang in den Städten gesprochen wurde. Ein anderer Grund sind die Barrieren bei der Umwidmung von Grund und Boden: Es hat einfach zu lange gedauert, bis die mit Zäunen und Mauern umgebenen Areale, die „verbotenen Städte“ vor allem der Montanindustrie, die nicht mehr benötigten Flächen und Bauten von Bahn oder Post, sonstige Gewerbe-, Industrie- oder Kommunalgrundstücke für neue Nutzungen zur Verfügung standen. Etwas zügiger, zumindest in Deutschland, sind in jüngster Zeit ehemals militärische Flächen und städtische Kasernen für neue Aufgaben bereitgestellt worden.

Wenn das städtische Gefüge bislang oft ein eindrucksvoller Torso geblieben ist, liegt das auch daran, dass es an Phantasie und Energie beim Ausbau der alten und neuen Stadtteile gefehlt hat. Die in den 1960er und 1970er Jahren expandierenden privaten und öffentlichen Verwaltungen sind nach der „Füllung“ der Innenstädte oft an mehr oder weniger beliebigen Standorten in monofunktionalen Verwaltungszentren, so genannten Bürostädten, angesiedelt worden. Gerade die wünschenswerte Integration in die großen Wohnsiedlungen zusammen mit Einkaufszentren zum Zweck der Entwicklung leistungsfähiger Stadtteile ist bislang nur in wenigen Fällen ganz gelungen. Eine Sonderstellung nehmen hierbei die neuen Städte um Paris und die New Towns in England und Schottland ein. In beiden Fällen hat, bei allen sonstigen Verschiedenheiten, der weite Abstand von der Kernstadt den Erfolg mehr oder weniger verhindert.

Warum sollte das städtische Gefüge in der skizzierten Art und Weise zugleich erhalten und entwickelt werden? Dafür gibt es viele Gründe. Zunächst wären die Investitionen in die Infrastruktur zu nennen: Haltepunkte für Straßen-, Regional- und Fernbahnen, die Existenz von Schulen der verschiedensten Art bis hin zu den Ver- und Entsorgungsleitungen. Die örtliche Wirtschaft mit ihren Verflechtungen spielt ebenfalls eine Rolle, auch wenn der Strukturwandel hier viele Veränderungen bringen kann. Zu beachten ist aber auch die bemerkenswerte Bindung der Bewohner an ihr Stadtquartier und ihren Orts- oder Stadtteil, die in Folge der ausführlichen Diskussion über lokale und regionale Migration oft sträflich vernachlässigt wird. Wünschenswert ist darüber hinaus städtisches Leben, das „Privatheit und Öffentlichkeit“ ermöglicht, wenn diese Kategorien durch die neuen Techniken der Kommunikation auch erhebliche Veränderungen erfahren haben. Die Begrenzung der räumlichen Expansion ist aber auch wegen der drohenden „Verkehrsexplosion“ und wegen des erforderlichen Schutzes von Natur und Landschaft um die Städte erforderlich.

Eine zentrale Maßnahme, um das skizzierte Stadtgefüge zu erhalten und zu entwickeln, um Kontinuität und Flexibilität zugleich zu sichern, ist die Bereitstellung von Fläche und Raum in den Städten, konkret also insbesondere im Stadtkern und in den Stadtteilen. Es geht dabei in den europäischen Ländern weniger um Flächen für wachsende Bevölkerung als um Raum für den steigenden Wohlstand. Wie schon angesprochen sind Standorte von Industrie und Gewerbe oder Bahn und Post frei geworden und werden noch immer frei. Städte wie London, Barcelona, Genua oder Hamburg zeigen, wie Hafenflächen und -bauten neu genutzt werden können. London, Den Haag, Wien und schweizerische Städte geben Beispiele für die Überlagerung von Gleisfeldern, Schienensträngen, Schnellstraßen und Autobahnen. In vielen Wohnsiedlungen der 1960er, 1970er und 1980er Jahre ist eine „Nachverdichtung“ bei weiten Frei- und Abstandsflächen möglich. Großzügige Parkplätze und Garagenhöfe erlauben ebenfalls neue Nutzungen.

Auch die verbleibende Industrie hat die Chance einer Intensivierung ihres bedeutenden Immobilienbesitzes erkannt. So wird die in die Jahre gekommene Siemensstadt im Münchener Süden zu einem Stadtquartier mit verschiedenen Funktionen umgebaut, die Siemensstadt im Berliner Norden ist nun offen für fremde gewerbliche Ansiedlungen. Sind in der Vergangenheit Baulöwen und Spekulanten wegen ihrer Bauwut und der daraus hervorgegangenen „Betonburgen“ in die Kritik geraten, so ist jetzt festzustellen, dass sich einige der entstandenen Immobilienfonds um akzeptable oder gar mustergültige Lösungen bemühen, indem sie behutsame Stadt-reparatur durch ergänzende Stadtquartiere oder Bürohausbau in Stadtteilen betreiben.

Nach der Abwanderung zahlreicher Industrien, insbesondere von Hoch- in Niedriglohnländer, sind andere traditionelle und innovative Tätigkeiten entstanden. Sie finden ihre Standorte oft in „Gewerbegebieten“, auch Anglizismen, etwa „Business Park“, sind beliebte Bezeichnungen. Viele dieser expandierenden Gebiete sind allerdings das Ergebnis von Einfallslosigkeit oder Bequemlichkeit. Vor allem um kommunalen Finanznöten rasch zu begegnen, sind wahllos Lager, Handwerker, Spezialkliniken, High-Tech-Firmen, Sporthallen, Moscheen oder Unternehmensberatungen und Anwaltssozietäten angesiedelt worden. Viele dieser Betriebe und Unternehmen hätten sich, wenn schon nicht im Stadtkern, so doch in alten und neuen Stadtteilen vorzüglich entfalten können und hätten den Zentren dort zugleich die dringend erforderliche Stärkung gewährt. Mehr Mühe bei der Vermittlung von Standorten hätte sich für die Kommunen in wenigen Jahren schon durch gestiegene städtische Attraktivität ausgezahlt. Entsprechendes gilt für Gründer- und Technologiezentren, Handwerks- und Gewerbehöfe, die grundlegende Dienste für die Firmen in ihrem Baukomplex anbieten. Auch diese Einrichtungen können vorzüglich in oder nahe den angesprochenen städtischen Zentren untergebracht werden, nicht selten in interessanten, unter Denkmalschutz stehenden Industrie- und Verwaltungsbauten.

Dass gerade Wohnungsbau in und nahe den angesprochenen Zentren sowie um die Haltepunkte des städtischen Schienenverkehrs besonders wichtig und wünschens-

wert ist, versteht sich. Nur einige wenige Hinweise für Lösungen der Verkehrsprobleme sind hier möglich: Städte wie Köln, Düsseldorf und München haben das Rheinufer und andere sensible Gebiete durch den Bau von Tunneln der Bevölkerung neu geschenkt. In Paris ist der Raum unter geeigneten Straßen für den Bau mehrstöckiger „linearer“ Tiefgaragen samt Serviceanlagen freigegeben worden. Automatisierte Tiefgaragen nach dem Prinzip des industriellen Hochregallagers sparen viel Raum durch den Wegfall von Wendeflächen sowie Ein- und Ausfahrtsrampen. Bemerkenswert ist die Renaissance der Straßenbahn, auch und gerade in Frankreich, einem Land mit bislang exzessivem Automobilismus. Führend ist Frankreich aber auch bei der Automatisierung der Metro: Paris, Lyon und Lille haben bereits zahlreiche Linien, die zu geschlossenen Systemen führen werden. Vorteilhaft kann die Auflösung der großen Züge in häufig verkehrende kleine Einheiten sein, wobei frei werdendes Personal zur Aufsicht der Anlagen verfügbar wird.

Wenn auch in den westlichen Ländern zahlreiche Eigenheimsiedlungen entstanden sind, was in den östlichen Ländern nur sporadisch der Fall war, so gibt es, wie bereits skizziert, wesentliche Gemeinsamkeiten in der nur allmählich veränderbaren städtischen Siedlungsstruktur: Es ist das Muster der mehrpoligen oder polyzentrischen Stadt, das in zahllosen Varianten von Moskau bis Lissabon und von Stockholm über Belgrad bis Athen zu erkennen ist. In den Transformationsländern, d.h. in den ost- und südosteuropäischen Staaten, hat ein rasanter „Aufholprozess“ in wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und baulicher Hinsicht begonnen. Investitionen der Industrie und des Handels sind in Gang gekommen. Dabei haben Firmen aus dem Westen an den Standorten im Osten viel Kapital und Wissen bereitgestellt. Eine intensive Zusammenarbeit gibt es auch bei Gründer- und Technologiezentren. Die Erfahrungen bei der Sanierung und Verbesserung der Großwohnsiedlungen werden weitergegeben. Wenn bei diesen Investitionen wesentliche Kriterien des Städtebaus, der Stadt- und Regionalentwicklung sowie des Umwelt- und Landschaftsschutzes beachtet werden, lassen sich schwer oder nicht reversible Fehler vermeiden, und es kann eine attraktive städtische oder gar urbane Umwelt für die Bewohner entstehen.

Wichtig ist auch hier, die Entwicklungspotentiale des vorhandenen historisch geprägten Stadtkerns sowie der alten und neuen Stadtteile zu erkennen. Eine Schlüsselrolle spielen dabei die schon angesprochenen Zentren, respektive Zentrenansätze mit ihren verschiedenen Voraussetzungen. Besonders wichtig ist die zügige Umwidmung und Erschließung von Fläche und Raum in zentralen Lagen. Dabei können besondere Fonds oder Gesellschaften nützlich sein, etwa nach dem Muster des Grundstücksfonds Ruhr, der später zu einer Entwicklungsgesellschaft mutiert ist. Damit kann dem Wildwuchs von Business Centers, Shopping Malls, Cash & Carry, Factory-Outlet-Centers oder ganzen Agglomerationen von Fachmärkten an problematischen Standorten außerhalb der Städte entgegengewirkt werden.

2. Beispiele für die Nutzung von Potentialen in einzelnen Städten

Es ist sicher interessant, den Blick über eine Zahl von Städten schweifen zu lassen, um ein Mosaik von Entwicklungsmaßnahmen und -möglichkeiten zu betrachten, die zwar aus spezifischen Umständen herausgegriffen sein mögen, die aber in ähnlicher oder gewandelter Form an anderen Orten auch zu verwirklichen wären.

Welche Potentiale für Produktion und Konsum in Städten wie Moskau und St. Petersburg, aber auch in anderen russischen Städten, die besondere wirtschaftliche und organisatorische Aktivitäten gezeigt haben, vorhanden sind, kann hier natürlich nur angedeutet werden. Besondere Schwerpunkte sind die mächtigen Großwohnsiedlungen mit ihren bemerkenswerten Bewohnerzahlen und -dichten, die um die Stadtkerne, wie beim sozialistischen Städtebau üblich, oft in exzellenten Lagen gebaut worden sind. Gründer- und Technologiezentren oder Handwerks- und Gewerbehöfe finden hier einen ausgezeichneten Nährboden. Standortpotentiale, auch und gerade für die Ansiedlung von Firmen und Institutionen des expandierenden „tertiären Sektors“, bieten die zahlreichen mächtigen Kopfbahnhöfe der beiden namentlich genannten Städte. Umnutzungen oder gar Überbauungen an diesen Orten könnten die drohende Zweckentfremdung historischer Bauten eindämmen.

Rund die Hälfte der 2,65 Mio. Einwohner von Kiew, Hauptstadt der Ukraine, wohnt jenseits des Dnjepr, gegenüber der historisch geprägten Kernstadt. Die Großwohnsiedlung Liwoberescha ist ein Ergebnis des sozialistischen Städtebaus. Diese riesige Siedlung wird von zwei, den Fluss kreuzenden Metrolinien erschlossen, die wieder von zahlreichen Straßenbahnen ergänzt werden. Das ist ohne Zweifel ein Erfolg bei der Unterbringung von Bewohnern und Zuwanderern gewesen, aber auch ein Erfolg bei der Erschließung eines adäquaten Stadtgebietes. Der bauliche Sprung über einen Fluss kann schwierig sein, das zeigen viele Beispiele in der ganzen Welt. Äußerst beliebt sind die Neubauten am Ufer mit Blick über das Wasser auf die Silhouette der Kernstadt. Interessant ist die Entwicklung des Handels: zunächst Märkte und „freier Handel“, dann eine Art von Basarökonomie, schließlich die Ansiedlung von Geschäften, Supermärkten und Verbrauchermärkten auf den weiten Freiflächen der Großsiedlung. Eine Durchdringung der Wohngebiete mit Schwerpunkten von Handel und Gewerbe ist nun absehbar. Zwar werden Villen und Eigenheime verstreut über das Stadtgebiet gebaut, doch erfreuen sich Miet- und Eigentumswohnungen auch im Komfort- und Luxussegment außerordentlicher Beliebtheit.

Im Westen der polnischen Stadt Posen hat sich entlang der Fernstraße nach Berlin eine städtebaulich problematische Ansiedlung der verschiedensten Betriebe und Unternehmen ergeben. Im Osten der Stadt ist eine massive Ansammlung von Fachmärkten und Einkaufszentren, ergänzt von einem Multiplexkino auf einer weiten Fläche autogerecht entstanden. Der zwiespältige Eindruck dieser Anlage wird nicht durch ein Spalier flatternder Fahnen, sondern durch die Nähe zu einer Großwohnsiedlung gemildert, die vielen Bewohnern fußläufigen Einkauf ermöglicht. Im Nor-

den der Stadt ist das Entwicklungspotential der Siedlung Winogrady hingegen recht gut genutzt worden. Auf weiten Frei- und Abstandsflächen ist dort ein Großmarkt an der Endhaltestelle einer Straßenbahnlinie entstanden. An der nahen, breiten oder überbreiten Serbska, einer künftigen Ringstraße um den Stadtkern, wachsen bereits Fachmärkte und Bürohäuser heran, weitere sollen folgen. Hier könnte also ein großer moderner Stadtteil entstehen. Die im äußersten Norden gelegene Siedlung Piatkowo sollte sich dagegen mit dem Um- und Ausbau ihres Einkaufszentrums bescheiden. Interessant sind auch die Nutzungsmöglichkeiten über der in einem Einschnitt verlaufenden Schnellstraßenbahn, die von diesen Großwohnsiedlungen zum Hauptbahnhof führt. Erfreulich ist, dass sich einheimische Investoren um Investitionen im Stadtkern kümmern. Zahlreiche Industrie- und Gewerbebauten aus der Gründerzeit warten auf neue Nutzungen. Die zuständigen Stellen der Stadt bemühen sich auch hier erfolgreich um Transparenz und Vermittlung.

In Wien stehen bei kritischer Betrachtung nicht so sehr die in jüngster Zeit entstandenen Hochhäuser, sondern die Überlagerungen von Gleisflächen und Autobahnen hervor. Die städtebaulich markanteste Lösung ist die wenig bekannte, ganz unauffällige Überbauung des Gleisfeldes am Franz-Josefs-Bahnhof für die Wirtschaftsuniversität, Bahn- und Postverwaltungen sowie die Polizeidirektion. Diese Lösung hat dem Bezirk und Stadtteil Alsergrund statt öder Gleisfelder einen ganz bedeutenden Entwicklungspol gegeben. Die Überbauung der trennenden Autobahn am Donauufer hat dagegen die Entwicklung der jetzt schon markanten Donau-City ermöglicht. Damit kann die Attraktivität des Ostens von Wien, jenseits des weit vom Stadtzentrum entfernten Flusses, endlich verbessert und die Zersiedlung im Süden, entlang des Wienerwaldes, eingedämmt werden. Die Bezirksparlamente und Verwaltungen fördern in Wien eigenständige Entwicklungen in den Bezirken und ihren Stadtteilen.

Ein ähnlich gutes Beispiel für die Gliederung der Stadt in weitgehend selbständige Bezirke, die wiederum eine Anzahl von Stadtteilen umfassen können, gibt es in Berlin. Bemerkenswert ist das Doppelzentrum mit Alexanderplatz / Friedrichstraße / Potsdamer Platz in der Mitte und Kurfürstendamm / Tauentzienstraße im Westen der Stadt. Aussichtsreich sind die Ansätze der zahlreichen Handwerks- und Gewerbehöfe sowie der Gründer- und Technologiezentren in den Stadtteilen. Auch die Erneuerung der Großwohnsiedlungen und die Bemühungen um ihren Ausbau zu markanten Stadtteilen sind anzuerkennen. In Potsdam ist es gelungen, die Wohnsiedlung „Stern“ mit einem Einkaufszentrum sowie Sport- und Freizeitanlagen zu versehen, außerdem mit neuem Haus- und Wohnungsbau in Kirchsteigfeld zu ergänzen. Erschwert wird eine solche Entwicklung durch zersplitterte Standorte von Handel und Eigenheimbau im Umland von Berlin und Potsdam.

Ebenso hat Leipzig ausgeprägte alte und neue Stadtteile, auch wenn der Ausbau bisher durch wirtschaftliche Stagnation, Arbeitslosigkeit und Abwanderung, die sich in anderen Städten Ostdeutschlands allerdings noch stärker und schlimmer zeigt,

beeinträchtigt wird. Hier ist in Anbetracht dieser Tatsachen von „perforierten Städten“ gesprochen worden, was durch die übermäßig vielen Einkaufszentren, Fachmärkte und Verbrauchermärkte „auf der grünen Wiese“ mit der Folge stagnierender oder erodierender Stadtkerne und Stadtteile sogleich ins Auge sticht.

Das Stadtzentrum in Prag mit seiner Fülle historischer Bauten erfreut sich bei Bewohnern und Touristen außerordentlicher Beliebtheit. Der Stadtkern wird von zahlreichen alten und neuen Stadtteilen umgeben. Trotz der Dichte und Kompaktheit der Baugebiete sind bedeutende Potentiale an Fläche und Raum vorhanden. Die Stadtverwaltung hat den „Strategischen Plan für Prag“ erarbeitet, in dem die Stärkung und Entwicklung der Stadtteile mit ihren jeweiligen Zentren, nötig auch zur Entlastung des historischen Stadtkerns, eindringlich dargestellt wird.²

In Düsseldorf ist es bei zahlreichen Industriearealen schon nach dem Strukturwandel im Montanbereich zu Flächenrecycling gekommen, so dass die Zersiedlung dort in der überaus kritischen Rhein-Ruhr-Ballung eingedämmt werden konnte. Trotzdem stehen weitere, insbesondere nicht mehr von Bahn und Post benötigte Flächen für neue Nutzungen zur Verfügung, sogar ganz zentral am Hauptbahnhof. Die Kommunalverfassung in Nordrhein-Westfalen sieht Bezirksparlamente und -verwaltungen vor, die wesentlich zur Eigenständigkeit und Eigenentwicklung der Stadtteile beitragen können. In Köln wird es in diesem Sinn schon recht bald gelingen, die einst von Motorenbau, chemischen Fabriken und Akkumulatorfirmen geprägten Orte Deutz und Kalk zu Stadtteilen mit leistungsfähigen Zentren zu entwickeln, nachdem sie bereits einer weitgehenden Erosion zum Opfer gefallen waren.

Auch in München stehen bedeutende Flächen der Deutschen Bahn in zentralen Lagen für neue Nutzungen zur Verfügung. Ein kilometerlanger Streifen Gelände zwischen dem Hauptbahnhof am Rande des Stadtzentrums und dem Stadtteil Laim mit seinem Zentrum ist weitgehend aufbereitet und nun für die verschiedensten Zwecke verwendbar. Mit Büro- und Wohnungsbau nahe dem Hauptbahnhof ist jetzt begonnen worden. Ein Beispiel für die frühe Entwicklung einer Wohnsiedlung zu einem markanten Stadtteil mit zahlreichen Arbeitsplätzen in Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen ist in Perlach zu finden, auch wenn das Einkaufszentrum dort noch nicht alle Ansprüche zu erfüllen vermag.

EUR ist die Abkürzung für Esposizione Universale di Roma, für die Weltausstellung, die 1942 in Rom stattfinden sollte. Inzwischen hat sich das Gelände nach einigen Metamorphosen zu einem markanten neuen Stadtteil mit einem modernen Zentrum entwickelt. Ähnlich konnte die Weltausstellung in Lissabon Ende der 1990er Jahre zu einem neuen Stadtteil mit einem neuen Bahnhof für Fernverbindungen führen. Ebenso sind in Barcelona mit seinen mächtigen „Vorstädten“ Tarrasa, Sabadell und Badalona Ende der 1980er / Anfang der 1990er Jahre zahlreiche Investitionen vorgenommen worden, die der Stadt und ihrer Bevölkerung revitalisierte Stadtteile,

2 Vgl. den Beitrag über Prag in diesem Heft.

aber auch wieder einen repräsentativen Zugang zum Meer verschafft haben. Auch Olympiaden können geeignet sein, gebündelte und abgestimmte Umbau- und Ausbauschübe zu verwirklichen. Mit dem „Weltkulturforum 2004“ wird ein weiterer innovativer Schub zu Gunsten des Ostens von Barcelona eingeleitet, zugleich öffnet sich eine neue Runde im Wettbewerb um Attraktivität mit der Hauptstadt Madrid.

Die Nord-West-Stadt in Frankfurt ist in den 1960er Jahren von der „Neuen Heimat“ zusammen mit der Kommune konzipiert und realisiert worden. Dem später entstandenen Einkaufszentrum mangelte es zunächst an Attraktivität. Eine private Investorengruppe hat das Zentrum mittlerweile jedoch zum Erfolg geführt und sorgt für weiteren Ausbau. Auf dem nahen VDM-Industriegelände ist im Lauf einiger Jahre eine moderne Siedlung mit verdichteten Wohnbauten und Eigenheimen entstanden, die sich um eine Agglomeration neuer Firmen, Beratungsgesellschaften und Behörden, ergänzt von einer Einkaufspassage, gruppiert. Man kann hier von einem weiteren neuen Stadtteil sprechen, kann die beiden Baugebiete aber auch als Einheit mit spezialisierten Zentren ansehen. Wichtig scheint, dass ein monofunktionaler Komplex, wie einst die Bürostadt Niederrad im Westen der Stadt, vermieden worden ist.

Die historisch geprägte Innenstadt von Luxemburg bietet wenig Platz für die Ansiedlung privater und öffentlicher Verwaltungen. Die Entscheidung, Luxemburg zur „Europastadt“ zu machen, führte zunächst zu einer öden Bürostadt auf dem Plateau des Kirchbergs, dem ehemaligen „Gemüsegarten der Stadt“. Inzwischen ist jedoch durch den gezielten umfangreichen Bau von Wohnungen, Einrichtungen für Sport und Freizeit, Hotels sowie eine Einkaufspassage eine attraktive Ergänzung gelungen. Stararchitekten sollen nun ein Theater, eine Konzerthalle und ein Museum für moderne Kunst realisieren. Hier gelingt also die Umwandlung eines Behörden- und Verwaltungszentrums in einen Stadtteil von spezifischer Prägung.

In Den Haag ist die äußerst störende Schnellstraße „Utrechtse Baan“ mit einer ganzen Reihe von Büro- und Verwaltungsgebäuden überlagert worden, die mit ihren Brücken und Übergängen der Zerschneidung des Stadtgebietes entgegenwirken. Die Planungen für eine weitflächige Überbauung der Gleisstränge des Kopfbahnhofs sind weit gediehen. In der Schweiz ist eine Reihe mittlerer und kleiner Überbauungen von Straßen und Bahnen realisiert worden. Das hat nicht nur zu Raumgewinn geführt, sondern oft auch brutale Trennungen durch Verkehrswege rückgängig gemacht. In dicht besiedelten Gebieten, in gebirgiger Umgebung, in Flusstälern und an Seeufern oder Meeresküsten können solche Lösungen ebenfalls Bedeutung haben. Sicher können die Erscheinungen der Zersiedlung an der südfranzösischen oder oberitalienischen Küste mit Überlagerungen allein nicht gelöst werden. Doch Trennungs- und Isolierungsprobleme wie in Cannes oder Toulon ließen sich mit architektonischem Geschick vorzüglich überwinden.

Athen leidet noch immer an Umweltbelastungen aller Art, vor allem aus dem durch die Stadt fließenden Personen- und Güterverkehr. Das vor der Fertigstellung

stehende breite Band der Autobahn vom neuen Flughafen im Osten der Stadt in Richtung Korinth und Patras führt allerdings auch durch das Stadtgebiet. Vorstellbar wären, ähnlich wie in Den Haag, Überlagerungen an geeigneten Stellen. Die ehrwürdige Metro von Piräus im Süden nach Kifissia im Norden der Stadt hat nun einige moderne Verzweigungen erhalten. Damit wird der Zersiedlung entgegenge wirkt, vor allem aber erfahren die zahlreichen, recht eigenständigen Stadtteile die Basis für eine nachhaltige Entwicklung. Der Athener Bahnhof liegt aus verschiedenen Gründen allerdings noch in einem Dornröschenschlaf. Die beliebten Strände im Süd-Osten werden nun durch eine Panorama-Straßenbahn, die auch das ehemalige Flughafengelände berührt, erschlossen. Damit dürfte dort das oft auftretende Chaos aus parkenden und sich drängenden Fahrzeugen eine Lösung finden. Die skizzierten Maßnahmen trugen dazu bei, die Olympischen Spiele 2004 zu ermöglichen. Sie könnten aber auch Impulse sein, die Stadt an ihre große politische und kulturelle Vergangenheit zu erinnern.

3. Perspektiven für die Nutzung von Raum und Infrastruktur

Die vorangegangenen Beispiele der Nutzung von Entwicklungspotentialen durch klassische oder innovative Maßnahmen mögen bisweilen auf besonderen Voraussetzungen beruhen, aber durch Erfahrung und daraus hervorgehender Routine kann die Realisierung in technischer, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht wesentlich erleichtert werden. Die Großwohnsiedlungen aus den 1960er, 1970er und 1980er Jahren sollten, soweit sich der Sanierungsbedarf in Grenzen hält, nicht nur als Last, sondern auch als Chance gesehen werden. Dieser „Städtebau der Moderne“ in West und Ost wird sich vielleicht – ähnlich wie die baulichen Leistungen der Gründerzeit – bald wieder einer angemessenen Wertschätzung erfreuen, nicht nur wegen einer „neuen Bescheidenheit“, die auf uns und andere Länder in Anbetracht sozialökonomischer Umwälzungen zukommt. Das Entstehen und Wachsen sozialer Brennpunkte in den Städten kann eingeschränkt oder verhindert werden, wenn der Weg von reinen Wohnsiedlungen zu attraktiven alten und neuen Stadtteilen, die auch eine Vielzahl verschiedener Arbeitsplätze bieten, weiter beschritten wird.

Hinzuweisen ist noch einmal auf die Stadtkerne, die in ihrem Zentrum neuerlich oft zum „Glitzering“ herausgeputzt werden, bezüglich der Raumnutzung aber ein gravierendes Problem haben. Die historischen Anlagen, vor allem Alleen, Gärten und Parks, beanspruchen bedeutende Flächen. Der Raumbedarf für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen steigt jedoch ständig, daher kommt der Raumschließung in Gestalt von Recycling, Überbauung von Verkehrsflächen oder auch Bauen im Untergrund für Einrichtungen, die auf natürliches Licht verzichten, hier ganz besondere Bedeutung zu.

Das repräsentative Stadtzentrum sowie die alten und neuen Stadtteilzentren mit ihren Besonderheiten stehen für die persönliche Kommunikation bereit, auch wenn

oft noch bedeutende Defizite und Mängel zu beseitigen sind. In den Cafés, Bistros und Restaurants, auf kleinen und großen Plätzen oder auf Alleen und Boulevards ist im kleineren oder größeren Kreis Gelegenheit zum persönlichen Austausch. In diesem Umfeld können auch die Teilnahme an öffentlichen Dingen und die Basis für politische Betätigung wachsen. Trotz der immer wieder beschworenen Globalisierung in vielen Lebensbereichen gibt es eine außerordentliche örtliche und regionale Verbundenheit, auch gestützt von alten und neuen Medien, eine Verbundenheit, die auch für die Entwicklung oder Wiederherstellung eines blühenden Gemeinwesens genutzt werden kann.

Viele europäische Städte sind von Exzessen der privaten Motorisierung geschädigt worden. Doch es gibt fast überall einen bedeutenden öffentlichen Verkehr: Straßenbahnen, Metros, S- und U-Bahnen, ergänzt von Buslinien, dienen der Verbindung zum Stadtzentrum, ebenso wie der Verbindung zu und zwischen den Stadtteilzentren. Hiermit können viele Passagiere rasch befördert werden, ohne dass das „sperri-ge“ Automobil in nicht tragbarer Zahl in die empfindlichen Räume der städtischen Zentren eindringt. Besondere Bedeutung für das Verkehrsaufkommen hat das Maß der Bebauung an den Haltepunkten und Knotenpunkten der Schienenstränge. Bemerkenswert ist in vielen Städten die Zahl der Besucher, die als Fußgänger ihr Zentrum erreichen, was modifiziert auch für Radfahrer gilt. Diese sinnvollen Arten der Fortbewegung in der Stadt sind bislang oft sträflich vernachlässigt worden.

Das mehrpolige beziehungsweise polyzentrische Gefüge der Europäischen Stadt zeichnet sich durch Kontinuität und Flexibilität aus, es kann bewährte Strukturen erhalten, zugleich ist es offen für neue Entwicklungen. Schwellen und Barrieren sowie Nachlässigkeiten und Fehlentscheidungen haben dieses an sich exzellente Gefüge deformiert oder verhindert. Aber es gibt eine Fülle von Potentialen für Verbesserung, Erneuerung und Innovation, die das Wesen der Stadt, das heißt Dichte und Vielfalt, sowie die mit ihr verbundenen Synergie-, Koppelungs- und Agglomerationsvorteile nachhaltig fördern können. Maßnahmen von besonderem Gewicht sind ganze Stadtquartiere auf Recyclingflächen, die dem Stadtkern wie auch den alten und neuen Stadtteilen Stärkung und Entwicklung verschaffen. Mächtige Agglomerationen von Hochhäusern sind in den europäischen Städten eher selten entstanden, aber Hochhäuser könnten und sollten unter sorgfältigem städtebaulichem Schutz der historischen Bausubstanz bewusst zur Stärkung der städtischen Zentren und des Schienenverkehrs eingesetzt werden.

Um die vielen Maßnahmen, auch und gerade im Bereich der Infrastruktur, aufeinander abzustimmen, sind Leitbilder, die sich an der polyzentrischen Stadt orientieren, erforderlich. Rücksichtnahme ist im dichten Geflecht der Beziehungen, die dann auch kaum reversible bauliche Fixierung annehmen, dringend geboten. Das hohe Gut der Freiheit muss hier gewisse Grenzen akzeptieren, durch einen sinnvoll gesetzten Rahmen ergeben sich aber auch viele neue Freiheitsräume. So wäre dem „Flächenfraß“ von Lagern, Verkaufshallen und Anlagen der Logistik Einhalt zu ge-

bieten. Ebenso sollten neue spezialisierte „Zentren“ der verschiedensten Art vermieden werden, solange Möglichkeiten der Ansiedlung in oder nahe den vorhandenen städtischen Zentren bestehen.

Das mehrpolige beziehungsweise polyzentrische System der Stadt auf der Basis des zentralen Stadtkerns und der daran angelagerten Stadtteile ermöglicht Vielfalt und Dichte in Maß und Gliederung, darüber hinaus städtisches oder gar urbanes Leben. Die zugleich ermöglichte Kontinuität und Flexibilität kommt der Bevölkerung wie auch der Wirtschaft zugute. In den verschiedenen städtischen Zentren können die Gruppen und Schichten der Bevölkerung täglich Bildung, Zivilisierung und Koexistenz üben. Aber auch das politische Leben oder die schwierige administrative Arbeit kann durch das differenzierte Gefüge Erleichterung erfahren. Im dicht besiedelten und hoch entwickelten Europa gibt es keine Alternative zu diesem Leitbild, das in sozusagen zahllosen Varianten realisierbar ist. Elemente aus diesen Vorstellungen werden bereits in vielen Städten der ganzen Welt angewandt. Wir sollten Sorge tragen, dass das Leitbild der Europäischen Stadt weiter diskutiert, ausgearbeitet und umgesetzt wird – zum eigenen Nutzen, aber auch als geistige Offerte, nicht zuletzt für die Entwicklungs- und Schwellenländer mit ihren wuchernden Metropolen.

Literatur: *H.P. Bahrdt*, Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Opladen 1998; *H. Becker / J. Jessen / R. Sander* (Hrsg.), Ohne Leitbild ? Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart 1998; *L. Benevolo*, Die Stadt in der europäischen Geschichte, München 1999; *H. Bodenschatz*, Fragen an die Charta von Athen, in: Die alte Stadt 31 (2004), S. 83-89; *H. Bodenschatz*, Botschaften zum Thema Städtebau. Anmerkungen zum Städtebaubericht der Bundesregierung 2004, in: Die alte Stadt 32 (2005), S. 264-68; *E. von Böventer / J. Hampe*, Ökonomische Grundlagen der Stadtplanung. Eine Einführung in die Stadtökonomie, Hannover 1988; *R. Camagni* (Ed.), Innovation Networks. Spacial Perspectives, London 1991; *G.L. Clark / M.S. Gertler*, Regional Dynamics. Studies in Adjustment Theory, Winchester 1986; *R. Eaton*, Die ideale Stadt. Von der Antike bis zur Gegenwart, Berlin 2001; *S. Fainstein / S. Campbell* (Eds.), Readings in Urban Theory. Cambridge/Mass. 1996; *A. Feldtkeller*, Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums, Frankfurt 1995; *P. Franz*, Stadtteilentwicklung von unten. Zur Dynamik und Beeinflussbarkeit ungeplanter Veränderungsprozesse auf Stadtteilebene, Basel 1989; *P. Hall / U. Pfeifer*, URBAN 21. Der Expertenbericht zur Zukunft der Städte, München 2000; *H. Häußermann / W. Siebel*, Neue Urbanität, Frankfurt 1987; *B. Hofmeister*, Stadtgeographie, Braunschweig 1969; *S. Krätke*, Stadt – Raum – Ökonomie. Eine Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie, Basel 1996; *V.M. Lampugnani*, Verhaltene Geschwindigkeit. Die Zukunft der telematischen Stadt, Berlin 2002; *E. Lichtenberger*, Stadtgeographie. Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse, Stuttgart 1986; *OECD*, Boosting Innovation. The Cluster Approach, Paris 1999; *F. Pleschak u.a.*, Innovationsorientierte kleine Unternehmen, Wiesbaden 1994; *H.W. Richardson*, Regional and Urban Economics, New York 1978; *F. Schürmacher*, Das Methusalem-Komplott, München 2004; *S. Sassen*, Metro-

polen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities, Frankfurt 1996; *R. Sennett*, The Fall of Public Man, New York 1974; *R. Sennett*, Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus, Berlin 2000; *W. Siebel* (Hrsg.), Die europäische Stadt, Frankfurt 2004; v.a. Beiträge von *W. Siebel*, *U. Herlyn*, *I. Oswald* / *V. Voronkov*, *E. Mingione*, *U.J. Walter*, *H. Wollmann*, *F. Moulaert* / *J. Nussbaumer*; *K. Schlögel*, Marjampole. Oder Europas Wiederkehr aus dem Geist der Städte, München 2005; *H. Schneider*, Stadtentwicklung als politischer Prozess, Opladen 1997; *D. Schümer*, Das Gesicht Europas. Ein Kontinent wächst zusammen, Hamburg 2000; Schwerpunkt: Stadtumbau, Die alte Stadt 32 (2005), S. 283-356; *H. Tank*, Stadtentwicklung – Raumnutzung – Stadterneuerung. Theoretische Grundlagen, städtisches Entwicklungspotential und die Orientierung der Stadtentwicklungspolitik, Göttingen 1987; *H. Tank*, Die Europäische Stadt. Raumgefüge, Entwicklungspotentiale, Ziele und Leitbild, Bonn 2002; *UNESCO*, Denkmäler aus dem Welterbe der Menschheit, Niederrhein 2001.

Harald Bodenschatz

Vorbild England: Urban Renaissance

*Zentrumsumbau in Manchester*¹

1. Vorbemerkungen

England ist in städtebaulicher Hinsicht zur Zeit das wohl interessanteste und anregendste Land Europas. In England ist Städtebau – anders als in Deutschland – ein wichtiges Thema auf allen Ebenen: in den Massenmedien, vor allem in den Zeitungen und im Fernsehen, auf der Ebene der nationalen Regierung, auf der Ebene der großen Städte, auf der Ebene des wichtigsten Architektenverbandes, des Royal Institute of British Architects, und auf der Ebene der Prince's Foundation, der Einrichtung von Prinz Charles, die sich kräftig in die fachlichen Debatten einmischt. Dazu kommt das programmatische Werk des bedeutendsten Städtebaupropheten der Insel: Richard Rogers, inzwischen wegen seiner Aktivitäten geadelt zum Lord Rogers of Riverside. Der zentrale Begriff, der all diese Akteure beflügelt und – trotz aller internen Gegensätze – zusammenhält, ist Urban Renaissance, die Renaissance der Innenstädte, vor allem die Renaissance der Zentren. Es ist erstaunlich, welche herausragende Bedeutung das Thema „Urban Renaissance“ in England gewonnen hat – ganz im Gegensatz zu unserem Lande, das sich eher im Klagen über das Schrumpfen der Städte politisch erschöpft.

Schon seit Ende der 1980er Jahre und vor allem in den 1990er Jahren lassen sich in zahlreichen englischen Städten die Zeichen einer neuen Stadtpolitik erkennen. Schrumpfende ehemalige Industriestädte in Mittel- und Nordengland werden aus den Zentren heraus neu animiert und für die kommunale Konkurrenz fit gemacht. London als Boomstadt wird massiv rezentralisiert, um die Rolle als World City zu behaupten.² Manche Städte, etwa Birmingham und Manchester, können als Teststädte der neuen Stadtpolitik angesehen werden, die noch vor der Regierungsübernahme durch New Labour die Weichen für eine Urban Renaissance stellten.

Nach dem Regierungsantritt von Tony Blair 1997 kam die Politik der Urban Renaissance aber erst richtig in Fahrt. Wie wichtig der neuen Regierung das Ziel der Erneuerung der Städte war, zeigt das große Gewicht ihres Städtebauministers. Das Amt von John Prescott – zugleich Vizepremierminister – umfasst Schlüsselressorts

1 Für Kritik und Anregungen danke ich Uwe Altrock, Wolfgang Christ, Oswald M. Grube, Dieter Hassenpflug, Ingrid Krau, Cordelia Polinna und Max Welch Guerra.

2 Zur Renaissance des Zentrums von London vgl. H. Bodenschatz (Hrsg.), Renaissance der Mitte – Nachmoderner Zentrumsumbau in London und Berlin, Berlin 2005.

wie die Verantwortlichkeiten für regionale und kommunale Regierungen, Wohnungspolitik, Planungspolitik und eben Revitalisierung. Prescott hat sich die Erneuerung der Städte zu seinem persönlichen Anliegen gemacht. Es darf allerdings nicht vergessen werden, dass bereits die konservative Regierung in Großbritannien eine neue Politik zugunsten der Städte eingeleitet hat – nicht zuletzt angesichts der Unruhen in innerstädtischen Armutsgebieten während der 1980er Jahre.

1998 richtete John Prescott eine Urban Task Force ein, die Wege zu einer Erneuerung der Innenstädte weisen sollte. Der Schlussreport der von Richard Rogers geleiteten Urban Task Force wurde 1999 unter dem Titel „Towards an Urban Renaissance“ veröffentlicht.³ Ihr Ziel war die Bestimmung der Gründe für den Verfall der Städte in England und die Erarbeitung von Vorschlägen, wie diesem Verfall begegnet werden kann. Mit dem Schlussreport war der Begriff Urban Renaissance sozusagen offiziell geworden. Auf Grundlage dieses Reports verabschiedete die Regierung Blair im Jahr 2000 ein Urban White Paper mit dem Titel: „Our Towns and Cities: The Future“, das den Rahmen der staatlichen Politik für die Städte klärte.⁴

Der Schlussbericht der Urban Task Force war eine Verbeugung vor der Stadt, die in den 1990er Jahren die europäische Debatte über Städtebau maßgeblich beeinflusst hatte: Barcelona.⁵ Die katalanische Hauptstadt wurde dort als „die kompakteste und lebhafteste europäische Stadt“⁶ gefeiert. Hintergrund der Vorschläge der Urban Task Force war das Studium von Entwicklungen und Projekten im Ausland, vor allem in „Deutschland, den Niederlanden, Spanien und den Vereinigten Staaten“.⁷ Eine Schlüsselaussage des Reports lautete: „Die nachhaltigste Entwicklungsoption zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist die Konzentration von Menschen, Wohnungen und Jobs im Kern unserer städtischen Gebiete.“⁸ Und weiter: „[...] wir gehen davon aus, dass die kompakte, polyzentrische und mischgenutzte Stadt, die zu Fuß gehen, Fahrrad fahren und den öffentlichen Verkehr fördert, die nachhaltigste Form der Stadt ist.“⁹ In sozialer Sicht wurde „Social Inclusion“ propagiert, was insbesondere eine Verbesserung des Erziehungs- und Gesundheitswesens, die Schaffung von

3 Towards an Urban Renaissance. Final Report of the Urban Task Force Chaired by Lord Rogers of Riverside, London 1999.

4 Urban White Paper: Our Towns and Cities: The Future, aus: www.odpm.gov.uk, 16.01.2005.

5 Vgl. das Vorwort von Pasqual Maragall, dem ehemaligen Bürgermeister von Barcelona, in: Towards an Urban Renaissance (s. A 3), S. 5-6.

6 Ebda., S. 59; vgl. auch S. 72, wo Barcelona als zeitgenössisches Modell für Urban Regeneration gelobt wird.

7 Vgl. die Einleitung von Richard Rogers in: ebda., S. 7. Als positive Referenzstädte nannte der Report u.a. Barcelona, Stockholm, Portland und Amsterdam, vgl. S. 27. Eine mehrfache Erwähnung findet auch die deutsche Stadt Nordhorn, vgl. vor allem S. 243.

8 Ebda., S. 28.

9 Ebda., S. 40.

integriertem preiswertem Wohnraum sowie den Abbau von Armut und Kriminalität zur Voraussetzung hat.¹⁰ Politisch ist, so der Report, eine starke Führung der Urban Renaissance seitens der Regierung erforderlich¹¹ – also kein Rückzug des Staates, sondern eine Neuformulierung seiner strategischen Rolle.

Mit der Politik der Urban Renaissance verband sich die Absicht der Regierung Blair, die englischen Städte und damit auch das Image des Landes zu erneuern. Ziel war und ist die erfolgreiche Transformation von Städten der Industriegesellschaft in postindustriegesellschaftliche Städte, die sich in der internationalen Städtekonkurrenz behaupten können. Dieses generelle Ziel hat erhebliche Implikationen – hinsichtlich der räumlichen wie der sozialen Orientierung. Die neue Politik sollte zugleich die Distanz zur Thatcher-Ära demonstrieren, obwohl einige wichtige Weichenstellungen dieser Ära nicht mehr rückgängig gemacht wurden.¹²

Unterstützt wird die neue Politik inzwischen auch vom Royal Institute of British Architects. Dessen letzter Präsident, George Ferguson, hatte 2004 einen Kurs eingeschlagen, der den Städtebau ins Zentrum rückte. Diese Orientierung wurde auf einem nationalen Kongress in Bristol im Juli 2005 gefestigt. Auch die inzwischen in der politischen und fachlichen Welt stärker geschätzte Prince's Foundation, der operationale Arm der gestalterischen Ambitionen des Prinzen of Wales, hat sich seit Beginn dieses Jahres noch intensiver dem Thema Städtebau zugewandt.¹³ Schließlich darf die Schlüsselrolle von Richard Rogers bei dieser ganzen Entwicklung nicht übersehen werden. Richard Rogers hat bereits in den 1980er Jahren begonnen – noch mitten in der Hochzeit der konservativen Regierung –, die öffentliche Meinung für eine Politik der Urban Renaissance zu gewinnen. Im Rahmen der Ausstellung „New Architecture: Foster, Rogers, Stirling“ 1986/87 präsentierte Rogers seine städtebaulichen Visionen für London unter dem Titel: „London As It Could Be – A City for People“. 1992 meldete er sich zusammen mit dem Schattenminister der Labour Party für Kultur, Mark Fisher, mit dem Buch „A New London“ zu Wort, das wiederum eine Revitalisierung der Innenstadt von London vorschlug. Im März 1995 hielt er

10 Vgl. u.a. ebda., S. 311.

11 Ebda., S. 192.

12 Dazu gehören etwa die Schwächung der Gewerkschaften, die Förderung der De-Industrialisierung, die Flexibilisierung und Deregulierung des Arbeitsmarktes, die Förderung des Süd-Nord-Gefälles, die Privatisierung von Staatsunternehmen und die Privatisierung des kommunalen Wohnungsbestandes.

13 Vgl. *P. Langdon*, British Housing initiative turns to US for ideas, in: *New Urban News*. December 2004, S. 13; *A. Stevens*, RIBA President calls for stronger recognition of New Urbanism, aus: www.citymayors.com, 16.01.2005; *D. Campbell*, Riba goes to town on radical revival, in: *The Guardian*, 31.07.2004; *G. Ferguson*, President's Lecture 2004, aus: www.architecture.com, 16.01.2005; RTPI COMMENT - Planning re-discovered, aus: www.rtpi.org.uk, 16.01.2005; Dittmar to head Prince's Foundation, in: *New Urban News*. October / November 2004, S. 4. Zum Kongress des RIBA in Bristol vgl. *H. Bodenschatz*, Bristol. Jahreskonferenz des RIBA, in: *Bauwelt* Heft 32/2005, S. 4.

seine berühmten Vorlesungen im BBC Radio, die schließlich 1997 in einem Klassiker des postmodernen Städtebaus, dem Buch „Cities for a small planet“ in überarbeiteter und ergänzter Form veröffentlicht wurden. Nach dem Regierungsantritt von New Labour im Jahre 1997 übernahm Rogers nicht nur den Vorsitz der Urban Task Force, sondern wurde im Jahre 2000 – nach der Einrichtung der Greater London Authority – auch Berater für Architektur und Städtebau des neuen Londoner Bürgermeistermeisters Ken Livingstone. Richard Rogers hat den strategischen London Plan, der 2004 verabschiedet wurde, wesentlich geprägt. Der englische Architekt kann vor diesem Hintergrund als politisch einflussreichster Architekt Großbritanniens, ja wohl Europas betrachtet werden.

Manchester ist das vielleicht bedeutendste, auf alle Fälle am besten vermarktete Beispiel der Urban Renaissance in England. Sicher, es gibt auch andere englische Städte, die mit Urban Renaissance assoziiert werden: etwa Birmingham und Liverpool, die designierte Kulturhauptstadt Europas 2008, aber auch Leeds, Bristol, die Doppelstadt Newcastle/Gateshead, ja sogar Milton Keynes. Manchester, in den 1980er Jahren in besonderem Maße von sozialen Unruhen in den Inner Cities betroffen, symbolisiert einen überregional propagierten Höhepunkt des Zentrumsumbaus.¹⁴ Das zeigt sich auch daran, dass die Stadt Anfang 2005 Tagungsort einer städtebaulichen Großveranstaltung der Regierung Blair war, die unter dem Titel Urban Summit eine strategische Orientierung der britischen Städtebaupolitik zugunsten der Innenstädte inszenierte. Solche Summits dienen der Festigung der Koalition der Akteure der Urban Renaissance.

2. Manchester reinvented – von der „World’s first Industrial City“ zur „Coolest City in Britain“

Manchester ist als führende Stadt der industriellen Revolution nicht nur durch den Bericht von Friedrich Engels bekannt geworden. Mit diesem Namen verbindet sich eine besonders harte Form des Kapitalismus während der industriellen Revolution. Weniger bekannt ist, dass schon im Jahre 79 n. Chr. die Römer ein Fort im Südbereich des heutigen Zentrums bauten. Manchester hatte im Jahre 1757 erst etwa 17.000 Einwohner. Bereits 1831 stieg die Einwohnerzahl auf 182.000. Die Stadt, so heißt es, „schuf die erste industrielle Ökonomie und Gesellschaft der Welt.“¹⁵ Im Zweiten Weltkrieg wurde sie durch deutsche Luftangriffe teilzerstört. 1971 erreichte die Ein-

14 In der immobilienwirtschaftlich orientierten Zeitschrift *Urban Land Europe* (Summer 2004) wurden die Planungen für das Zentrum von Manchester und für Brindley Place in Birmingham als Schlüsselprojekte der britischen Planung gefeiert. Vgl. *D. Taylor*, *Master Planning by Book*. CUBE gets to grips with the master-planning process, S. 22.

15 Manchester: Pevsner Architectural Guides – book review, aus: www.findarticles.com, 16.01.2005.

wohnerzahl 541.500. 2003 wohnten nur mehr 432.500 Personen in der Stadt. Aber diese Zahlen täuschen. Wenn man nur die innere Stadt betrachtet, so schrumpfte dort die Einwohnerzahl zwischen 1951 und 1981 um mehr als die Hälfte.¹⁶ Manchester gilt als Stadt der Extreme, als Stadt in dauernder Veränderung. „Die erste Industriestadt war auch die erste Stadt, die mit einer umfassenden De-Industrialisierung Erfahrung machen musste“¹⁷ – und zwar schon seit den 1950er Jahren. Zwischen 1961 und 1983 verlor Manchester mehr als 150.000 Arbeitsplätze in der Industrie.¹⁸ Zu Beginn des 21. Jahrhunderts betrug die Quote der Langzeitarbeitslosen 14,5 Prozent und lag damit in etwa im Durchschnitt des Vereinigten Königreichs. Während nur noch etwa 18 Prozent aller Beschäftigten im gewerblich-industriellen Sektor arbeiten, ist die Quote im Dienstleistungssektor mit gut 57 Prozent erheblich höher. Dabei teilen sich der öffentliche und der private Sektor die Dienstleistungsarbeitsplätze.¹⁹ Unterhaltung, Nachtleben, Kultur, Stadtgeschichte, historische wie zeitgenössische Architektur, selbstverständlich Sportereignisse und nicht zuletzt spektakulär erneuerte oder neu geschaffene öffentliche Räume sollen den touristischen Aufwärtstrend stabilisieren. In der Stadtwerbung wird Manchester heute als Coolest City in Britain vermarktet.²⁰ 2004 kam die Stadt überdies bei einem Ranking²¹ hinsichtlich der aufregendsten und unkonventionellsten („most bohemian“) Städte auf Platz 1 in Großbritannien.

Manchester ist ein Brennglas der Politik der radikal-modernen Stadterneuerung und der Suburbanisierung vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg. Das zeigt sich in aller Härte im Zentrum, wenngleich die autogerechte Straßenplanung nur in Ansätzen realisiert wurde. Allerdings wurden in den 1950er und 1960er Jahren zahlreiche historische Bauten abgerissen und viele neue Bürobauten als solitäre Scheiben oder Hochhäuser errichtet. Kleinteilige Strukturen mussten Großkomplexen weichen. 1969 wurden zwei Bahnhöfe geschlossen: Central und Exchange Station. Als unübersehbarer Höhepunkt des Städtebaus der Moderne wurde 1972-79 nach US-amerikanischem Vorbild die Riesenanlage des Arndale Centre im Beton-Design errichtet, ein sperriges, introvertiertes, unansehnliches, wenig stadtverträgliches Einkaufszentrum auf zwei Ebenen mit Monsterparkhaus, Busbahnhof, Wohnungen und einem Bürohochhaus. Das Arndale Centre beschleunigte den weiteren Verfall ganzer Straßen

16 *Manchester City Council* (Hrsg.), *Manchester: Shaping the City*, London 2004, S. 18.

17 *J. Peck / K. Ward*, *Placing Manchester*, in: *J. Peck / K. Ward* (Hrsg.), *City of Revolution. Restructuring Manchester*, Manchester and New York 2002, S. 1.

18 *Manchester City Council* (s. A 16), S. 18.

19 Vgl. www.manchester.gov.uk/planning/studies, 16.01.2005.

20 *manchester. travel guide 2004*, Manchester o.J, S. 3.

21 Bei diesem Ranking wurden die Gay-Freundlichkeit, die ethnische Vielfalt und die auf die Einwohnerzahl bezogene Quote von Patentanmeldungen berücksichtigt. Vgl. *H. Carter*, *Gritty city wins the boho crown*, in: *The Guardian*, 26.05.2003.

im Zentrum. Es war zu seiner Erbauungszeit das größte überdachte innerstädtische Einkaufszentrum in Europa.²²

Der Zentrumsumbau von Manchester wurde nach einigen früheren Versuchen vor allem nach 1987 in Fahrt gebracht. Eine wichtige Rolle spielten dabei Großevents, zum Teil der besonderen Art. Zuallererst der 1992/93 gestartete Versuch, die Olympischen Spiele 2000 nach Manchester zu holen. Die Bündelung der Kräfte, die dieser Versuch mit sich brachte, führte zu einer Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Eliten, die ein gemeinsames Ziel hatten: mit Hilfe der Spiele die Stadt zu revitalisieren. In diesem Kontext wurde ein Entwicklungsprogramm formuliert, das auf das Stadtzentrum orientiert war.²³ Es war dann der Bombenanschlag der IRA im Zentrum der Stadt 1996, der diese Orientierung bekräftigte und den Höhepunkt des Zentrumsumbaus in Manchester bewirkte. Denn dieser Anschlag wurde schnell auch als Chance für eine radikale Neugestaltung erkannt. Man findet dieses Wort immer wieder: Opportunity, Chance für einen Neubeginn.²⁴ Dem gescheiterten Werben um die Olympischen Spiele folgte 2002 schließlich die erfolgreiche Abhaltung der Commonwealth-Spiele. 2002 war zugleich ein Höhepunkt der Zentrumsrenaissance: Im Kontext der Spiele wurden zahlreiche Umbaumaßnahmen fertig gestellt.

Im Zuge all dieser „Events“ festigte sich seit 1987 eine neue Trägerschaft der Urban Renaissance – eine Koalition von Akteuren, die auf eine radikale Umstrukturierung der Stadt zugunsten des Service Sector setzte. Dazu gehörte in erster Linie die Stadt selbst, dann aber auch Unternehmen des Dienstleistungssektors, im Bereich des Tourismus, des Einzelhandels und der Unterhaltung, vor allem auch viele Personen, die in den zahllosen Erneuerungsagenturen tätig waren bzw. sind.²⁵ Der neue Brennpunkt der Politik war auf Investitionen und Entwicklung gerichtet und nicht mehr auf das Lecken der Wunden infolge des Arbeitsplatzabbaus und der Einschnitte in die kommunalen Haushalte.²⁶ Mit diesem Wandel veränderte sich auch das Verhältnis der Labour-regierten Stadt zum konservativ regierten Zentralstaat – aus einem Gegenspieler wurde die Stadt zum Mitspieler, ohne dass sich die Stadtregierung personell veränderte.²⁷ Das stadtpolitische Projekt der New Urban Left in Manchester hat in vielerlei Hinsicht die Politik der New Labour Party von Tony Blair vorweggenommen.²⁸ Das neue Projekt zielte auf ein erneuertes, mischgenutz-

22 Vgl. www.manchester2002-uk.com, 16.01.2005. Zum Arndale Centre vgl. auch *J.J. Parkinson-Bailey*, Manchester. An architectural history, Manchester/New York 2000, S. 209-11.

23 *J. Peck / K. Ward* (s. A 17), S. 13 f.

24 Vgl. *A. Holden*, Bomb sites: the politics of opportunity, in: *J. Peck / K. Ward* (s. A 17), S. 133 ff.; *Manchester City Council* (s. A 16), S. 39.

25 *J. Peck / K. Ward* (s. A 17), S. 9.

26 Ebda, S. 14.

27 Vgl. *Manchester City Council* (s. A 16), S. 22-23, 24, 29.

28 *S. Quilley*, Entrepreneurial turns: municipal socialism and after, in: *J. Peck / K. Ward* (s. A 17), S. 77.

tes Zentrum mit fußgängerorientierten öffentlichen Räumen und aufgewerteten Wasserlagen, das sich als touristische Attraktion, als neues Zentrum für Kunst und Kultur darstellt.²⁹

Eine ganze Palette von öffentlichen Räumen neuen Typs ist seither entstanden – durch die Neugestaltung bereits vorhandener und die Anlage neuer Plätze. Dazu gehören der Exchange Square, der City Park, der St Ann's Square, die historische Mitte mit dem Albert Square, der Great Northern Square, die Kanalzone in Castlefield und die Piccadilly Gardens. All diese Plätze werden durch ein neues Straßensystem erschlossen. Angereichert wird diese neue Struktur durch eine Reihe neuer Museen, darunter das berühmte Urbis Museum, aber auch durch Restaurants, Bars und nette neue Wohnanlagen – vorzugsweise in Wasserlage. Manchester rühmt sich heute seines Nachtlebens, und es ist stolz auf sein Gay-Village entlang der Canal Street, das in keinem Reiseführer fehlen darf.

Das bedeutendste neue Zentrumsquartier, das nach dem Bombenanschlag der IRA von 1996 neu gestaltete Millennium Quarter westlich des Arndale Centre, kann als Musterbeispiel für eine Vernetzung neu geschaffener öffentlicher Räume, kombiniert mit der Ansiedlung einer neuen Ankernutzung, dem 1999 eröffneten Kaufhaus Marks & Spencer, und dem Bau einer neuen, „ultramodernen“³⁰ Landmark, des 2002 fertig gestellten Urbis-Museums, angesehen werden.³¹ An der Stelle des Urbis-Museums war vorher ein Parkplatz und zu Engels' Zeiten ein Slum.³² Urbis ist aber auch ein wenig ein Symbol für die Wiedergeburt des Zentrums: Hinter der grandiosen Hülle aus Glas verbirgt sich zum einen ein Luxusrestaurant, zum anderen ein Museum zur Stadtkultur, dessen Ausstattung aber noch etwas dürftig ist – mehr Hülle als Inhalt. Neben dem Urbis-Museum erstrecken sich die neu angelegten Cathedral Gardens, ein Park, der sehr gefragt ist und spektakuläre Blicke auf den Museumsbau erlaubt. Selbst das im Osten an das neue Quartier angrenzende unbeliebte Arndale Centre, ein Saurier der Nachkriegsmode, erhielt seit 2003 eine Verjüngungskur. Weitere Maßnahmen sind in Vorbereitung. Als wichtigster neuer Raum entstand der Exchange Square, ein dreieckiger, abschüssiger Platz, der mit zum Sitzen geeigneten parallelen, gekrümmten Rampen und Wasserspielen fußgängerorientiert entworfen wurde. Am Platz erstrecken sich zwei Großkomplexe, die 2000 eröffnet wurden: das Triangle, ein Shopping Centre für Design-Kleidung, sowie die Printworks, ein Unterhaltungskomplex mit Kino, Fitness-Center, Nachtclub, Pubs und Restaurants. Ebenfalls am Platz stehen die ältesten Gebäude Manchesters, das Old Wellington Inn und Sinclairs, zwei urtümliche Bauten, die schon mehrfach

29 G. Williams, City building: developing Manchester's core, in: J. Peck / K. Ward (s. A 17), S. 161.

30 Manchester (s. A 20), S. 4.

31 Zu diesem Gebiet vgl. *Manchester City Council* (s. A 16), S. 134 ff.

32 C. Timmermann, Städter aller Länder, simuliert euch!, in: Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 04.08.2002.



Abb. 1: Urbis-Museum mit Cathedral Gardens (Foto: H. Bodenschatz, 2003).

versetzt und wiederaufgebaut wurden. In der Nähe des Platzes finden sich noch viele weitere Shops für gut verdienende Mittelschichten.³³ Eine Fußgänger Verbindung führt vom Exchange Square zum St Ann's Square, einer Insel der Erinnerung an das mittelalterliche Manchester, das bis zur Umgestaltung dem ruhenden Autoverkehr schutzlos ausgeliefert war. Für die Anlage des Millennium Quarter wurde erstmals in Großbritannien eine Urban Regeneration Company (URC) eingesetzt, eine neue institutionelle Form zur Förderung der Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Akteuren.³⁴

Auch das alte Herz der Industriestadt, der Albert Square mit dem mächtigen, turmbekrönten viktorianischen Rathaus, wurde neu gestaltet. Dieser verkehrsreiche Platz war schon traditionell der Ort für sportliche oder politische Großkundgebungen. Erst in den 1980er Jahren wurde er aber partiell verkehrsberuhigt und in seiner Oberfläche umgestaltet. Albert Square und St. Ann's Square sind heute Standort beliebter Weihnachtsmärkte.

Noch weiter südwestlich findet sich der 1999 fertig gestellte Great Northern Square, ein völlig neu geschaffener öffentlicher Raum in Form eines römischen Theaters. Sein Name geht auf ein Eisenbahn-Gebäude zurück, das den Platz im Norden begrenzt wie beherrscht: das Great Northern Railways Warehouse. Das Bau- und Denkmal beherbergt heute die typischen Mischnutzungen eines schicken Zentrums: Shops, Bars, Restaurants, Clubs, ein Multiplex-Kino, ein Fitness-Studio und nicht

33 Es ist interessant, dass das Zentrum von Manchester auch als Shopping-Zone erfolgreich revitalisiert wurde – trotz der nicht mehr zu verhindernden Eröffnung des suburbanen Mega-Shopping- und Entertainment-Komplexes Trafford Centre 1998, das ja noch ein typisches out-of-town-Produkt der vorangegangenen Ära ist. Vgl. *G. Williams, The Enterprising Citycentre – Manchester's Development Challenge*, London/New York 2003, S. 296.

34 *S. D'Elia, Reshaping the Urban Form*, in: *Urban Land*, March 2003, S. 43.



Abb. 2: Exchange Square - ein Ergebnis des Bombenanschlags der IRA (Foto: H. Bodenschatz, 2003).

zuletzt Autoparkmöglichkeiten. Ganz in der Nähe finden sich weitere wichtige neue Einrichtungen: das schon 1986 eröffnete G-Mex Exhibition Centre, das in dem früheren Zentralbahnhof untergebracht ist, das 1996 fertig gestellte Kulturzentrum Bridgewater Hall, das 2000 eröffnete Manchester International Convention Centre und neue Bürobauten. Stufen und Rampen führen dort zu den Kanälen, die durch Fußwege erschlossen und durch Bars und Restaurants angereichert wurden.³⁵

Das Kanal-Ambiente spielt in einem weiteren Teil des Zentrums eine noch wichtigere Rolle: in Castlefield am südwestlichen Rand des Zentrums.³⁶ Castlefield ist eine historische Landschaft besonderer Art. Dort finden sich die Reste eines stolz zur Schau gestellten römischen Forts, Kanäle und Lagergebäude aus der Zeit der industriellen Revolution und sogar das Gebäude des ersten Passagierbahnhofs der Welt (1834). Das Viertel gilt als der erste Urban Heritage Park der Welt (1982). Es wurde mit massiven öffentlichen Mitteln neuen Nutzungen zugeführt – dem schicken Wohnen am Kanal, aber auch neuen Vergnügungseinrichtungen.

Eines der jüngsten Projekte war schließlich die Erneuerung der verfallenen Piccadilly Gardens, der größten öffentlichen Freifläche des Zentrums.³⁷ Sie wurde dadurch finanziert, dass ein Teil der Gardens als Baugrundstück für ein Bürohaus zweckentfremdet wurde. Die Gardens erhielten eine radikal neue Gestalt mit weitflächigen Wasserspielen, Rasenflächen, Baumpflanzungen und einem Pavillon nach Plänen von Tadao Ando. Die 2002 fertig gestellten Piccadilly Gardens dienen heute als Schauplatz stadtweiter Events.³⁸ Nördlich der Piccadilly Gardens hat der postindustrielle Aufwertungsprozess das Northern Quarter inzwischen längst erreicht.³⁹

35 Zu diesem Gebiet vgl. *Manchester City Council* (s. A 16), S. 90 ff.

36 Zu Castlefield vgl. ebda., S. 54 ff.

37 Vgl. ebda., S. 188 ff.

38 S. *D'Elia* (s. A 34), S. 43; vgl. auch www.cabe.org.uk, 16.01.2005.

39 Zum Northern Quarter vgl. *Manchester City Council* (s. A 16), S. 118 ff.



Abb. 3: Ein neuer, theatralischer Platz: Great Northern Square (Foto: H. Bodenschatz, 2003).



Abb. 4: Castlefield: Neue, teure Wohnungen in Kanallage (Foto: H. Bodenschatz, 2003).



Abb. 5: Neugestaltete Piccadilly Gardens (Foto: H. Bodenschatz, 2003).

Ein beeindruckendes Beispiel für die Fähigkeit Manchesters, sportliche Ereignisse zu einem urbanen Event zu machen, war das Fußballendspiel der Champions League am 28. Mai 2003. Die Stadt startete damals ein „Festival Europa“, das über elf Tage angelegt war. In dieser Zeit wurden einige der neu geschaffenen öffentlichen Räume zu einer heiteren urbanen Bühne, auf der sich die zahlreichen Schlachtenbummler mit Einheimischen trafen. Da das Endspiel zwischen AC Mailand und Juventus Turin ausgetragen wurde, konnte man sich schon fast in Italien fühlen. Selbst das Wetter spielte mit – es war ungewöhnlich warm. Eine wichtige Rolle spielten der Platz vor dem Rathaus, der Exchange Square und die Piccadilly Gardens.

John Prescott hat Manchester im Februar 2004 „the country’s regeneration capital“ genannt.⁴⁰ Das klingt vielleicht übertrieben, ist es aber vermutlich nicht. Jedenfalls gibt es keine Zweifel: Manchester hat sich stark verändert.⁴¹ Vor allem dort, wo der normale Besucher der Stadt sich aufhält – im Zentrum. Die angestrebte Transformation des Zentrums in eine 24-Stunden-Vergnügungsstadt⁴² erscheint realistisch. Europäische und nationale Fördertöpfe sowie Gelder der Nationalen Lotterie wurden erfolgreich angezapft. Verändert hat sich aber auch die politische Konstellation der Stadtpolitik, und – als Folge dieses Wandels – die sichtbare Vermarktung der Stadt durch die Werbung. Aggressiver Optimismus, nicht das Jammern über Schrumpfung und Arbeitslosigkeit beherrscht die Selbstdarstellung der Stadt. Jedes neue Projekt wird offensiv vermarktet – mit irgendwelchen Superlativen. Manchester lobt sich selbst, wird aber auch gelobt – und heimst Preise ein für ihre Politik.⁴³

Etwas außerhalb der dynamischen, zentralen Entwicklungspole dämmern allerdings noch große Stadtbrachen vor sich hin. Jedoch sind die Anstrengungen nicht zu übersehen, die Verhältnisse auch in sozial benachteiligten Quartieren am Zentrumsrand zu verbessern. Manchester kann hier ein nationales Referenzprojekt⁴⁴ vorweisen: die Erneuerung von Hulme, eines Stadtteils mit Sozialwohnungsbau am südlichen Rand des Zentrums.⁴⁵ Dieser Stadtteil war ein Lehrbuchprojekt der Stadterneuerung. In den 1960er Jahren wurden die als Slum qualifizierten Reihenhäuser der viktorianischen Ära abgerissen und durch architektonische Großbauten des modernen Städtebaus ersetzt. Das war damals eines der größten Kahlschlagsanierungsprojekte in Großbritannien. Diese Großbauten wurden nach 1992 wieder abgerissen und durch neue, niedrige Bauten mit funktionaler und sozialer Mischung ersetzt, die

40 Vgl. www.newcastlegetatesheadpathfinder.co.uk, 30.01.2005.

41 Sandy D’Elia verweist darauf, dass noch „vor wenigen Jahren“ nur etwa 300 Personen im Zentrum gewohnt haben, während die Einwohnerzahl nun (2000) mehr als 10.000 beträgt. Auch war der Wert einer Wohnung im Zentrum nur etwa 350.000 Pfund, während jetzt Marktpreise von 1,5 Mio. Pfund erreicht werden. S. D’Elia (s. A 34), S. 43.

42 *Manchester City Council* (s. A 16), S. 34.

43 Vgl. etwa das Vorwort von George Ferguson, Präsident des RIBA, in: ebda., S. 1.

44 Ebda., S. 53.

45 Zu Hulme vgl. u.a. ebda., S. 70 ff.



Abb. 6: Neues soziales Quartier Hulme mit Parkanlage (Foto: H. Bodenschatz, 2003).

sich in ein traditionelles Straßenraster einfügen. Das durch eine Schnellstraße geteilte Quartier wurde 1997 durch eine neue Brücke besser vernetzt – ein wichtiger, auch symbolischer Akt. Hulme erhielt 2001 schließlich auch einen neuen Park.⁴⁶

Noch weiter außerhalb Richtung Nordosten erstreckt sich das durch aufgegebene große Industrieanlagen gekennzeichnete Quartier Ancoats – eine urbane Steppe mit schlummernden Großbauten im Wartestand – Teil des riesigen Regenerationsprojekts New East Manchester, ein Projekt, das über die Fähigkeit Manchesters entscheiden wird, die Renaissance über das Zentrum hinauszuführen und dabei sozial benachteiligte Schichten mit auf den Weg zu nehmen.⁴⁷ In East Manchester wurden bereits einige große Sportanlagen errichtet.

Urban Renaissance in Manchester meint vorerst vor allem die Wiedergeburt des Zentrums, während Teile des Zentrumsrands weiter verfallen. Die großen sozialen Probleme sind aus dem Blick, an den Rand gedrängt.⁴⁸ Manchester ist ein Musterbeispiel dafür, wie sich eine Stadt als wiedergeboren städtebaulich inszeniert, ohne die Wiedergeburt der Gesamtstadt hinsichtlich der wirtschaftlichen Grundlagen schon wirklich vollzogen zu haben. Urban Renaissance als Urban Theatre – eine Strategie, deren Erfolg hinsichtlich des Imagewandels der Stadt nicht bestritten werden kann. Ein Erfolg, der gerade in einer Welt mit zunehmend wichtigeren weichen Standortfaktoren nicht unterschätzt werden darf.⁴⁹ Manchester rühmt sich wie Berlin eine

46 Das Hulme-Projekt wurde im Schlussbericht der Urban Task Force positiv gewürdigt; vgl. *Towards an Urban Renaissance* (s. A 3), S. 90 und 134-35.

47 Zu diesem Projekt vgl. *Manchester City Council* (s. A 16), S. 196 ff.

48 Vgl. *R. Mellor*, *Hypocritical city: cycles of urban exclusion*, in: *J. Peck / K. Ward* (s. A 17), S. 234.

49 Vgl. auch *B. Robson*, *Mancunian ways: the politics of regeneration*, in: *J. Peck / K. Ward* (s. A 17), S. 49.



Abb. 7: Industriebrache am Zentrumsrand in Ancoats (Foto: H. Bodenschatz, 2003).

„Stadt des Wissens“⁵⁰ zu sein – eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Anwerbung von Unternehmen. Die Stadt betont weiter, über die größte Konzentration von Unternehmen im Bereich der Medien, der kreativen Industrien, des Sport und des Tourismus außerhalb Londons zu verfügen.⁵¹ Das selbst gesteckte Ziel, eine „führende europäische Stadt“⁵² zu werden, die sich mit Berlin, Barcelona und Mailand vergleichen lässt⁵³, klingt immer noch sehr vermessen, erscheint aber nicht mehr völlig abwegig.⁵⁴

3. Urban Renaissance – ein neuer Trend

Strategisch zielt Urban Renaissance auf die Forcierung des Abschieds von der Stadt der Industriegesellschaft zugunsten einer Stadt der Dienstleistungen. Die Zukunft der Stadt, so die Botschaft, liegt im Service Sector, im Tourismus, im Kongresswesen, in der Kulturindustrie, in den Creative Industries, im exklusiven Shopping und Dining, in der Vergnügungsindustrie, aber auch im urbanen, teuren Wohnen. Adressaten der Urban Renaissance sind in erster Linie die urbanen wie suburbanen Mittel-

50 *Manchester City Council* (s. A. 16), S. 261.

51 Ebda., S. 36.

52 Ebda., S. 11, 19, 27, 261

53 Ebda., S. 34. Paul Finch, Interim Chairman der Commission for Architecture and the Built Environment (CABE), ist der Meinung, dass Manchester in Europa mit Lyon, Toulouse, München, Stuttgart, Mailand und Turin konkurrieren kann; ebda., S. 266.

54 Es darf nicht übersehen werden, dass die Versuche der Städte Mittel- und Nordenglands, ihre Inner Cities zu revitalisieren, auch einer regionalpolitischen Unterstützung bedürfen. Ganz in diesem Sinne hat Städtebauminister John Prescott versprochen, einen regionalen „Wachstumskorridor“ von Liverpool bis Newcastle zu fördern. Vgl. www.newcastlegatesheadpathfinder.co.uk, 30.01.2005.

schichten – als Angestellte, Shopper, Bewohner, als Touristen aus dem Umland wie von weiter her. Den Bedürfnissen vor allem dieser sozialen Schichten soll Urban Renaissance entsprechen – hinsichtlich der Gestaltung, der Nutzungsangebote und der Sicherheit. Durch die Konzentration der beschränkten öffentlichen Mittel auf die Förderung einer attraktiven Dienstleistungsstadt, so die Überzeugung, kann die Stadt eine neue ökonomische Grundlage erhalten und für den internationalen Wettbewerb fit gemacht werden. Es werden zwar auch Projekte zur Erneuerung der sozial benachteiligten Quartiere am Zentrumsrand gestartet – allerdings im Schatten der Zentrumsprojekte, und oft erst in einem zweiten Schritt. Sie zielen darauf, die sozialen Verlierer des Abschieds von der Industriegesellschaft, also diejenigen Schichten, die in und für Industriegesellschaft sozialisiert worden sind und nun ohne Arbeit dastehen, in die neue Dienstleistungswelt mitzunehmen.

Räumlich zielt Urban Renaissance zuallererst auf einen Umbau des Stadtzentrums. Für eine Attraktivierung des Zentrums einer Großstadtregion werden die Kräfte gebündelt. Im Gegensatz zur jahrhundertealten englischen Tradition der räumlichen Dezentralisierung der Großstädte wird nunmehr einer radikalen Rezentralisierung das Wort geredet. Urban Sprawl wird als negativ, amerikanisch, wenig nachhaltig gebrandmarkt. Gerade ein attraktives Zentrum, so die Annahme, kann die besten Standorte für den Dienstleistungssektor bieten, nur ein attraktives Zentrum kann die hochmobilen urbanen Mittelschichten langfristig an eine Stadt binden. Ein erneuertes Zentrum, so die Botschaft, ist die beste Werbung für die weitere Stadtregion, die eigentliche wirtschaftsräumliche Einheit einer immer stärker globalisierten Ökonomie.

Um das Zentrum attraktiv zu machen, werden viele Projekte und Maßnahmen gestartet. Neue Mischnutzungsprojekte, Rückgewinnung öffentlicher Räume vor allem zuungunsten von Autoverkehrsflächen, Nutzung spektakulärer Wasserlagen, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, Bau neuer Museen oder anderer touristischer Attraktionen – das sind die wichtigsten Elemente der neuen Politik der Urban Renaissance. Teil dieser Politik ist es, all diese Faktoren breit in der Öffentlichkeit zu propagieren und in einer geradezu aggressiven Positiv-Werbung zu bündeln. Diese Werbung blendet offensichtliche Probleme aus und orientiert sich an den Werbestrategien großer Unternehmen. Jammertöne sind verboten, von Schrumpfung wird nicht gesprochen, vom weiteren Verfall der Gebiete jenseits des Zentrums auch nicht.

Die wichtigsten Projekte betreffen die Wiedergewinnung oder Neuanlage von öffentlichen Räumen. Der öffentliche Raum der Zentren wird ausdifferenziert – hinsichtlich seiner Zugänglichkeit, Nutzungsmöglichkeiten wie seiner sozialen Adressaten. Insgesamt verändert er sich zugunsten der Fußgänger. Dafür wird die Ausstattung der öffentlichen Räume verbessert. Für privat produzierte öffentliche Räume werden aufwändige landschaftsarchitektonische Planungen umgesetzt. Entscheidend ist, dass solche Räume nicht als Inseln produziert, sondern miteinander vernetzt werden – in einer Art urbanem Lustwandelpfad. Erst ihre Vernetzung erlaubt die höchstmögliche Aktivierung der Potentiale der Zentren.

Von Bedeutung sind weiter die Bauten, die die öffentlichen Räume prägen. Einige historische Gebäude werden umgenutzt und neu inszeniert, viele Gebäude der Nachkriegsmoderne werden umgebaut oder abgerissen, und Neubauten werden mehr oder minder sorgsam in den urbanen Kontext eingefügt. Die Architektur dieser Neubauten ist äußerst wichtig: Sie muss die soziale Distanz der neuen Stadt der Mittelschichten zur Stadt der Vergangenheit gestalterisch zum Ausdruck bringen. Der Stil ist dabei zweitrangig: In den neuen Quartieren finden sich Beispiele neomoderner wie neotraditioneller Architektur. Vereinzelt werden neue Landmarks produziert, spektakuläre Bauten, die von der Urban Renaissance künden sollen und deren architektonische Qualität durch die Beauftragung von Stararchitekten unterstellt wird. An ausgewählten Schlüsselorten wird die „Geschichte“ der Stadt aktiviert – durch Hinweistafeln vor Ort, durch Hinweise in den Werbeprospekten und Reiseführern.

Architekten, Stadtplaner und Freiraumarchitekten sind die Vollstrecker des Zentrumsumbaus, soweit sie sich der strategischen Generalorientierung unterordnen. Urban Design und Architectural Design sind Schlüsselbegriffe der Urban Renaissance. Attraktivierung des Zentrums heißt in erster Linie: städtebauliche Attraktivierung. Diese soll dazu beitragen, eine heitere Bühne für die urbanen Mittelschichten zu schaffen. Damit diese Bühne auch komplex bespielt werden kann, müssen sich die Nutzungen radikal ändern: freifinanzierte Wohnungen, Designershops, prestigeträchtige Büroarbeitsplätze, Bars und Restaurants. Eine neue Art der Nutzungsmischung zielt vor allem auf Freizeitvergnügen inklusive Shopping während der Mittagspausen, zur Abendunterhaltung und während des Städtekurzurlaubs. Sie soll das Leben in den Zentren zu einem besonderen Genuss machen.

Die neue soziale Orientierung verändert die Erwartungen hinsichtlich des erwünschten Verhaltens im öffentlichen Raum, die Regeln für dieses Verhalten werden neu erstritten – unter dem Motto mehr Sicherheit und Sauberkeit. Gerade in den englischen Städten werden in extensiver Form Überwachungskameras zur Kontrolle eingesetzt und Kampagnen gegen Unsocial Behaviour durchgeführt. Belästigungen jeglicher Art sollen vermieden werden. Gefühlte Sicherheit wird zum Maßstab eines „guten“ öffentlichen Raumes – auch bei ärmeren sozialen Gruppen. Graffiti werden nicht geduldet, ebenso wenig „hässliche“ Werbetafeln. Die öffentlichen Räume werden häufig gereinigt und werden darüber hinaus zunehmend Gegenstand von kultureller wie kommerzieller Animation. Das Auto wird vornehmlich optisch entsorgt. Der öffentliche Nahverkehr wird verbessert.

Im Schatten der Zentrumsrevitalisierung und zeitlich oft in einem zweiten Schritt werden auch Projekte jenseits der Zentren gestartet, dort, wo die arme Bevölkerung lebt und die sozialräumlichen Probleme besonders gravierend sind. Solche Projekte betreffen etwa Wohnverhältnisse und Weiterbildungseinrichtungen.

Urban Renaissance bedarf einer Trägerschaft, einer expliziten oder impliziten Koalition von Gruppen, die sich von der Urban Renaissance etwas versprechen. Urban Renaissance stützt sich auf einen herrschenden Interessenblock im Stadtbauwesen,

der sich von dem Interessenblock des modernen Städtebaus etwas unterscheidet. Der neue Interessensblock umfasst den Zentralstaat, der bereits in der Spätphase der konservativen Regierung auf eine Förderung der Urban Renaissance umgeschaltet hatte. Er umfasst die zahlreichen staatlichen und halbstaatlichen Entwicklungsagenturen. Er umfasst weiter die Kommune, die städtische Ebene, die eine Schlüsselrolle bei der Ausarbeitung des Programms wie der Praxis der Urban Renaissance spielt. Er umfasst schließlich ein fragiles Netzwerk aktiver Dienstleistungsunternehmer – vor allem aus der Kulturindustrie, den übrigen sog. Creative Industries, aber auch Teile der Architektenschaft. Weiter zu nennen wären die innerstädtischen Grundeigentümer und die Bauindustrie, aber auch große Investorenkonsortien und Developer, die Urban Renaissance als Verkaufsschlager und Mittel zur eigenen Profilierung betrachten.

Auffallend ist die starke Rolle der Stadt selbst, die Subventionen allerart akquiriert und für Schlüsselprojekte einsetzt, die nicht nur dem Zentrum nützen, sondern die Botschaft der Urban Renaissance auch in die übrige Welt tragen sollen.⁵⁵ Entscheidend ist in der englischen kommunalen Planungspolitik also keineswegs der Rückzug der Stadt aus der Stadtplanung. Die Städte erhielten nach einer radikalen Entmachtung zu Beginn der Thatcher-Ära inzwischen wieder einige Kompetenzen zurück. Entscheidend ist auch keineswegs ein vollständiger Abbau der Subventionen. Im Gegenteil: Es werden weiterhin immense öffentliche Mittel eingesetzt – Mittel von der EU, vom Zentralstaat, aber auch – das ist eine englische Besonderheit – in großem Umfang aus der Lotterie. Entscheidend ist vielmehr die neue Orientierung – weg von der vorrangig sozialstaatlichen Förderung der Opfer des Abschieds von der Industriegesellschaft, die gerade in den Labour-regierten englischen Industriestädten eine große Tradition hatte, hin zu einer projektbezogenen Förderung vor allem zugunsten der urbanen Mittelschichten, die von einer Politik der versuchten Mitnahme sozial benachteiligter Gruppen begleitet wird. Dieser fundamentale kommunale Politikwandel vollzog sich in der Regel innerhalb der Labour Party selbst, ja zum Teil innerhalb der führenden Personen dieser Partei. Manchester und London sind Musterbeispiele für diesen Politikwechsel durch ein und dieselbe Person – durch Graham Stringer in Manchester⁵⁶ und durch Ken Livingstone in London. Geschmiedet wurden die neuen Koalitionen in den Städten im Rahmen der Vorbereitung großer Projekte, auf nationaler Ebene durch große Events wie Urban Summits. Strategisch untermauert wird die Vorgehensweise dieses Interessenblocks von Organisationen wie der Commission for Architecture and the Built Environment CABE und English Heritage, die die Anlage von qualitätvollen öffentlichen Räumen, Misch-

55 Die Politik der englischen Städte macht deutlich, dass sich Städte, die zu sehr auf Deregulierung setzen, selbst Schach matt setzen und dem internationalen Wettbewerb bald nicht mehr gewachsen sind.

56 Graham Stringer, Labour Party, leitete das Manchester City Council von 1984-1996.

nutzung, Erhöhung der baulichen Dichte oder die Umnutzung von historischen Gebäuden propagieren und (mehr oder weniger) wissenschaftlich begleiten.

Im Zuge der Durchsetzung der Strategie der Urban Renaissance haben sich die Beziehungen des britischen Städtebaus zur US-amerikanischen Reformbewegung des New Urbanism verstärkt. In der Tat sind die programmatischen Gemeinsamkeiten zwischen der Strategie der Urban Renaissance und dem New Urbanism zahlreich. Auch New Urbanism richtet sich zuallererst gegen den Sprawl, die suburbane Zersiedlung, er orientiert auf die Revitalisierung der Städte, insbesondere der Downtowns, seine sozialen Adressaten sind die Mittelschichten, er propagiert – wie Städtebauminister John Prescott – die Stärkung der lokalen Communities, und er setzt schließlich auf einen neuen herrschenden Interessenblock im Stadtbauwesen, in dem die öffentliche Hand eine strategische Rolle übernimmt und der private Sektor in der Umsetzung dominant ist. Auch die empfohlenen Maßnahmen der von der britischen Regierung eingesetzten Urban Task Force sind nicht weit vom Programm des New Urbanism entfernt. Selbst das städtebauliche Manifest „Cities for a small planet“ von Richard Rogers ist im Analyseteil den Positionen des New Urbanism außerordentlich nahe, im Analyseteil, nicht im Projektteil.

Großbritannien ist schließlich ein Zentrum der neuen europäischen Städtebaubewegung des Council for European Urbanism (C.E.U.)⁵⁷. Auf dem ersten internationalen Kongress des C.E.U. im September 2005 in Berlin trat auch John Prescott auf und warb für eine Ausweitung seiner Politik der „Sustainable Communities“ auf Europa. „Ich glaube“, so Prescott in Berlin, „dass die Politik der Sustainable Communities zwei strategische Ansätze zusammenführt: den amerikanischen New Urbanism und die europäische Tradition.“⁵⁸

4. Fazit

In England hat sich unter dem Begriff der Urban Renaissance in den 1990er Jahren eine besondere Form des Stadtbbaus, der städtebaulichen Transformationspolitik verfestigt. Die Merkmale dieser besonderen Form betreffen die strategische Zielsetzung, die räumliche Ebene, die zentralen Projekte und die Trägerkonstellation. Diese Merkmale der Urban Renaissance führen zu einer bemerkenswerten Vernetzung von europäischen Revitalisierungsstrategien mit den Strategien des US-amerikanischen New Urbanism. Urban Renaissance ist vor allem eine Renaissance des Stadtzentrums, eine Wiedergeburt mit theatralischen Gesten des Urban Design, Gesten, die vor allem eine soziale Schicht ansprechen sollen, die gut bezahlten neuen urbanen Mittelschichten, die im postindustriellen Service Sector ihre Jobs gefunden ha-

⁵⁷ Zum C.E.U. vgl. www.ceunet.de.

⁵⁸ Vgl. www.ceunet.de/prescottinberlin.pdf.

ben. Flankiert wird diese Orientierung durch soziale Projekte, die weniger auf Fürsorge als auf Mitnahme zielen. Damit ist ein neuer Typus des Zentrumsumbaus benannt, der sich von früheren Typen deutlich unterscheidet.

Die Grundzüge der Urban Renaissance finden sich auch auf dem Kontinent – vielleicht zum ersten Mal in ausgereifter Form in Barcelona. Urban Renaissance ist ein dominanter städtebaulicher Trend in Europa.⁵⁹ Alle Städte wollen heute Dienstleistungsstädte werden, sie konkurrieren um ähnliche Unternehmen, um ähnliche soziale Schichten, und sie setzen ähnliche Instrumente ein, um in dieser Konkurrenz bestehen zu können: aufgewertete Zentren, die sich allerdings in ihrer räumlichen Struktur und in ihrer Geschichte unterscheiden. Von daher auch die große Aufmerksamkeit, die der kulturellen Konstruktion der Stadtgeschichte wie der Inszenierung besonderer öffentlicher Räume zu Teil wird. Was weit weniger deutlich wird, ist die soziale Flankierung dieser Orientierung in den verschiedenen Städten Europas.

Was England auszeichnet, ist eine kompakte Strategie, an der die staatliche wie die kommunale Ebene an einem Strang ziehen. Eine Strategie, die breit und öffentlich verhandelt wird, etwa auf Urban Summits. Und die die höchste politische Priorität genießt und auch in den Medien mit besonderer Aufmerksamkeit bedacht wird. Ganz anders als in Deutschland, wo das Interesse des Staates für die Probleme der Städte nicht so ausgereift ist – nicht zuletzt wegen unseres föderalen Systems.

Die in England selbst entfaltete Kritik an der Strategie der Urban Renaissance ist einleuchtend und auch deutlich formuliert. Urban Renaissance ist eine Risikostrategie und beansprucht gewaltige öffentliche Ressourcen, die vor allem den Mittelschichten zugute kommen. Die Förderung der sozialen Verlierer des Abschieds von der Industriegesellschaft wird zwar nicht vergessen, bleibt aber im Schatten der politischen und öffentlichen Aufmerksamkeit, im Schatten auch des Stadt-Marketing. Ob die ärmeren Quartiere am Zentrumsrand über einige symbolische Handlungen hinaus auch wirklich revitalisiert werden können, ist keineswegs sicher. Die Schwäche der Kritik ist aber, dass sie auf Probleme aufmerksam macht, sozusagen auf Nebenwirkungen, ohne sagen zu können, was denn der Apotheker anderes bieten könnte. Sicher, es gibt keine Erfolgsgarantie für die Politik der Urban Renaissance. Gibt es aber eine realistische städtebauliche Alternative des Abschieds von der Industriegesellschaft für die europäischen Städte, als einen solchen Weg zu gehen, auch wenn der Erfolg nicht sicher ist?

Jede Stadt steht – wenngleich mit sehr unterschiedlichen Ausgangsbedingungen – vor der Aufgabe, die Transformation einer Stadt der Industriegesellschaft in eine postindustriegesellschaftliche Stadt treibhausmäßig zu fördern. Es geht um das Ringen um neue sozialökonomische Grundlagen für die postindustrielle Stadt der Zukunft. In diesem Kontext geht es um weit mehr als um eine schlichte Förderung von

59 Etwa auch in Genua, vgl. *H. Bodenschatz*, Genua – Kulturhauptstadt Europas 2004, in: *Die alte Stadt* 32 (2005), S. 48-64.

Mittelschichten. Die englischen Städte verhalten sich im Großen und Ganzen im Sinne der Vorschläge des US-amerikanischen Regionalökonom Richard Florida: Ziel ist nicht eine simple Unternehmerwerbung, sondern die Schaffung eines kreativen Klimas in der Stadt, das durch eine hohe Toleranz und Offenheit ausgezeichnet ist. Diese Offenheit ist für kreative Schichten attraktiv, fördert Talente und schafft Voraussetzungen für einen erfolgreichen Strukturwandel. Ohne die Rückkehr der Mittelschichten in die Großstadtzentren erscheint eine Revitalisierung der Städte undenkbar. Und diese hat ihren Preis: gestalterisch, funktional und hinsichtlich der Verhaltensregeln im öffentlichen Raum. Dieses Ringen, das ist entscheidend, darf aber die sozialen Verlierer des Abschieds von der Industriegesellschaft nicht aus den Augen verlieren, vergessen, verdrängen oder aussperren, sondern so weit wie möglich mitnehmen. Das betrifft Bildung und Weiterbildung, Stimulierung der lokalen Ökonomie, Bereitstellung von preiswertem Wohnraum und Förderung der Gesundheit, aber auch Zugang zu Infrastrukturen und die Offenhaltung der öffentlichen Räume. Ohne eine solche sozialpolitische Flankierung wird dieses Ringen kaum erfolgreich sein. Denn ein hoffnungsloser, weiter verfallender Armutsgürtel um ein aufblühendes Zentrum wird die Urban Renaissance zu einem Strohfeuer verkümmern lassen.

Eine Angebotspolitik für Mittelschichten ist zwar unverzichtbar. Eine solche Angebotspolitik darf aber nicht als Gegensatz zu einer aktiven sozialen Stadtpolitik für die Verlierer angesehen werden, sondern muss sorgfältig mit dieser abgestimmt und abgewogen werden. Soziale Stadtpolitik ist insofern keine sektorale Aufgabe, sondern Teil einer umfassenden Transformationspolitik. Urban Renaissance in diesem Sinne heißt in einem ersten Schritt: Förderung des Strukturwandels der Stadt vor allem im Zentrum, flankiert von Maßnahmen zur Mitnahme von Verlierern an den Zentrumsrändern. Auch für eine solche sozialpolitische Flankierung gibt es in England zahlreiche Ansätze, nicht nur in Birmingham und Manchester. Ken Livingstone hat versucht, diese schwierige Balance in seinem London-Plan anzudeuten. Nicht eine deregulierte, neoliberale, sondern eine sozialpolitisch abgefederte Urban Renaissance wäre das Ziel, dem sich auch der Council for European Urbanism verpflichtet hat. Wie diese Renaissance der Stadt im Einzelnen gestaltet sein soll, darüber muss immer wieder neu gestritten werden. England ist uns in diesem Streit einige Schritte voraus.

Marianne Rodenstein

Modernisierung der Stadtsilhouette durch Hochhäuser?

Soll die bisherige Dominanz der Kirchen in der Stadtsilhouette der europäischen Städte durch Hochhäuser abgelöst werden? Verliert damit die „Europäische Stadt“ in Zukunft ihr spezifisches Aussehen? Anlass zu diesen Fragen gab in den letzten Jahren die Planung von Bürohochhäusern in London, Wien, Köln und München. Dort kam es zum Streit über die Stadtästhetik. Die Strukturveränderungen der Weltwirtschaft, die im Zuge der Entwicklung und Ausbreitung der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien stattfanden, haben das Erscheinungsbild vieler Großstädte in Amerika und Asien durch den Bau von mehr und immer höheren Hochhäusern verändert. Diese Entwicklung hat nach Frankfurt nun auch andere deutsche Städte wie Köln und München erreicht, die auf die starke symbolische Bedeutung des Hochhauses in Zeiten der Globalisierung setzten und dabei in ein Dilemma gerieten, das hier analysiert werden soll.¹

1. Das Hochhaus als Symbol

In der Literatur scheint man sich einig zu sein, dass hohe Türme als technische Visionen und Ausdruck menschlicher Hybris letztlich an der gesellschaftlichen Realität scheitern.² Im Gegensatz zu dieser eher negativen kulturellen Konnotation des Hochhauses scheint der Siegeszug zu stehen, den das Hochhaus vor mehr als 100 Jahren von Amerika aus angetreten hat. Es wurde von Beginn an als ein Symbol für wirtschaftlichen Erfolg von Unternehmen im Kapitalismus gewertet. Gleichzeitig versprach die bessere Ausnutzung des Bodens durch die besondere Höhe einen ökonomischen Vorteil gegenüber den Konkurrenten. Dies trieb den Wettkampf um das jeweils höchste Hochhaus zunächst von Haus zu Haus, dann von Stadtteil zu Stadtteil kleinräumig an, so z.B. innerhalb New Yorks zwischen Midtown und Lower Manhattan.³ Ab den 1930er Jahren ging der Kampf zwischen Chicago und New York,

1 Diese Analyse findet sich in anderer Form in *M. Fassler / C. Terkowsky*, *Urban Fictions*, München im Erscheinen.

2 Hohe Türme sind aufs engste mit hochfliegenden städtischen Zukunftsträumen verbunden – angefangen von der Legende vom unvollendet gebliebenen babylonischen Turm in der Bibel, über die im Mittelalter geplanten hohen gotischen Kirchtürme, von denen etliche damals unvollendet blieben, bis hin zu dem US-amerikanischen Hochhausthriller „Game Over“ von Philip Kerr von 1996 (engl. Gridiron 1995), der die Selbsterstörung eines ganz und gar computergesteuerten Hochhauses genauso beschrieb, wie wir es bei den Twin Towers 2001 als Fernsehzuschauer beobachten konnten.

3 Vgl. *B. Flierl*, *Hundert Jahre Hochhäuser. Hochhaus und Stadt im 20. Jahrhundert*, Berlin 2000, S. 47.

den beiden rivalisierenden amerikanischen Geschäfts- und Finanzzentren, um das höchste Hochhaus hin und her. New York schien diesen symbolischen Wettstreit nach dem Bau der Twin Towers mit 411 und 417 Metern 1972/74 gewonnen zu haben. Doch schon kurze Zeit danach wurde in Chicago der Sears Tower mit 442 Metern fertig gestellt.

Diese jeweils höchsten Hochhäuser können zu Recht als sichtbare bauliche Repräsentanz der besonderen Anhäufung von Kapital in Unternehmen gelten, denn je höher ein Hochhaus ist, desto mehr Kapital ist damit auf dem in der Regel teuren Boden der Stadt verbaut. Es handelt sich um bedeutende Investitionsmengen, mit denen symbolisches Kapital, aber auch reale Unternehmensgewinne erzeugt werden sollen. Ob sich ein Hochhaus am Ende ökonomisch rechnet, bzw. die zahlreichen Büroräume auch vermietet werden können, steht auf einem anderen Blatt. Die Motive, die sich mit einer Hochhausinvestition verbinden, sind häufig noch andere als solche ökonomischer Rationalität. Viel Risikofreude und emotionale Beteiligung der Bauherren sind notwendig. Es würde jedoch nicht gebaut werden, wenn nicht auch ein großes Vertrauen in die jeweilige Stadt als Wirtschaftsstandort bestehen würde. Der Bautyp des Hochhauses für Büro-, Geschäfts- oder Hotelnutzung breitete sich weltweit seit den 1920er Jahren in solchen Großstädten aller Kontinente aus, wo sehr gute Geschäfte gemacht werden konnten und das Vertrauen bestand, dass dies auch so bleiben würde.

Als die US-amerikanische Wirtschaftsdynamik in den 1970er Jahren nachließ und der Boom in Süd-Ost-Asien begann, wurden viele Hochhäuser in Japan, China, auf den Philippinen, in Hongkong, Singapur und Malaysia gebaut. Vor allem aber wurden in Kuala Lumpur die Petronas Twin Towers mit 452 Metern 1998 fertig gestellt: im Jahr nach Beginn der bis heute anhaltenden ökonomischen Krise in dieser Region. Auch die Petronas Towers sind inzwischen entthront durch den Bau eines erdbebenfesten Hochhauses von 509 Meter Höhe in Taipeh im Jahre 2004.

Es sollte deutlich geworden sein, was das jeweils höchste Hochhaus als Symbol mit auf die Zukunft gerichteten Hoffnungen wie auch deren Scheitern zu tun hat. Betrachtet man nur die Höhe der realisierten Hochhäuser, so ist die Höhenentwicklung ein Indiz für den ökonomischen Wettkampf konkurrierender Städte und Wachstumsregionen. Doch die gebaute Höhe als Symbol für Wirtschaftskraft ist nichts Dauerhaftes. So beginnt man nicht selten mit der Hochhausplanung auf der Höhe der Konjunktur, während die Fertigstellung kurz vor oder bereits in der Rezession stattfindet. Das Hochhaus bleibt als Teil der Stadtsilhouette erhalten, während die jeweilige lokale oder nationale Wirtschaft in eine Krise gerät. Ändern sich die Zeiten, dann verliert sich das Verständnis für diese Symbolisierung. Hochhäuser sind dann nur mehr interessant, soweit sie anspruchsvolle ästhetische Zeichen in der Stadt setzen.

Dieser kurze Überblick zeigt erstens, dass das Bürohochhaus nicht eine Spezifik einer Phase des Kapitalismus ist, dass vielmehr trotz gewandelter ökonomischer

Bedingungen immer wieder in Hochhäuser investiert wird; zweitens, dass es von den Städten unterstützte Schübe des Hochhausbaus in Zeiten besonderer städtischer, regionaler oder nationaler Prosperität gibt; drittens, dass die Höhe als Symbol für die besondere Wirtschaftskraft nicht von langer Dauer ist.

2. Die europäische Rezeption des Bürohauses in der Phase der Globalisierung

Die neue Hochhausgeneration in Südostasien, Japan und China, der Hochhausboom in New York seit den 1980er Jahren und die Welle neuer Hochhäuser in Europa seit den 1990er Jahren fallen in die Phase der durch neue Kommunikations- und Informationstechnologien stark veränderten Weltwirtschaft. Hat die Globalisierung etwas spezifisch Neues in die Logik des Bürohochhausbaus in Europa gebracht?

In europäischen Städten gab es besondere Bedingungen, die den Siegeszug des Hochhauses von Beginn an deutlich bremsen. In Deutschland, Frankreich und England sprach in den 1920er Jahren das Vorhandensein historischer Innenstädte gegen eine Hochhausentwicklung wie in den USA, wo sich Hochhaus-Cluster in den Innenstädten ausbildeten.⁴ In Deutschland fehlte darüber hinaus das Kapital für derartig große Investitionen. Allerdings unterstützten einige deutsche Städte eine moderate Hochhausentwicklung. Hochhäuser wurden nicht als Cluster, sondern als einzeln stehende Dominanten an wenigen Stellen der Stadt mit im Verhältnis zu den USA wenig spektakulären Höhen (bis 65 Meter beim Kölner Hochhaus am Hansaring) realisiert. In Paris und London wurde die Hochhausentwicklung durch die Festlegung von Sichtachsen auf historische Gebäude deutlich gelenkt und damit gebremst. Nach dem Zweiten Weltkrieg war Frankfurt die einzige deutsche Stadt, die sich für den Hochhausbau in der Innenstadt entschied. Andere deutsche⁵ und europäische⁶ Großstädte hatten ihre Innenstädte geschützt, historische Bauwerke durch Sichtachsen abzusichern gesucht oder Hochhausareale außerhalb ihrer Innenstädte genehmigt.

Eine neue Welle von Bauanfragen für Hochhäuser zeigte sich Ende der 1980er, Anfang der 1990er Jahre. Inzwischen waren auch die europäischen Städte in den Sog der Globalisierung gerissen worden, mit der sich der Wettbewerb zwischen den Städten um Unternehmen grundsätzlich veränderte. Während früher die Standortfaktoren am Ort (lokale Arbeitskräfte; Infrastruktur, Branchen Mix) über die Wachstumschancen von Unternehmen mit entschieden und Städte damit werben konnten,

4 Vgl. dazu *D. Neumann*, „Die Wolkenkratzer kommen!“ Deutsche Hochhäuser der zwanziger Jahre: Debatten, Projekte, Bauten, Wiesbaden 1995; *M. Rodenstein*, Die vertikale Entwicklung der europäischen Stadt, in: *Die alte Stadt* 29 (2002), S. 261-274.

5 Vgl. *M. Rodenstein* (Hrsg.), *Hochhäuser in Deutschland*, Stuttgart 2000.

6 Vgl. zu London und Paris: *B. Flierl* (s. A 3); *H. Bodenschatz* (Hrsg.), *Renaissance der Mitte. Zentrumsumbau in London und Berlin*, Berlin 2005, S. 144-150.

löste sich die bisherige enge Verbindung von Wirtschaft und Stadt auf und musste auf Basis veränderter Bedingungen neu geknüpft werden.

Die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien machen die räumliche Trennung von Produktion, Forschung, Verwaltung und Verkauf bei großen wie kleinen Unternehmen möglich, was wiederum die Zusammenführung und Kontrolle über diese weltweit verstreuten Prozesse erfordert. Damit verschärft und verändert sich die global gewordenen Standortkonkurrenz der Städte. Zur Erhaltung der Wirtschaftskraft in europäischen Städten und Regionen bedarf es nun spezifischer Stärken, um die Aufmerksamkeit und das Vertrauen zur Anlage bzw. Investition des weltweit fluktuierenden Kapitals zu gewinnen, und vor allem die Fähigkeit zur Erzeugung von Innovationen. Castells kennzeichnet diese Entwicklung als eine neue „informationelle“ Produktionsweise, bei der sich Produktivität und Macht „auf direkte Weise aus der Erzeugung bzw. symbolischen Demonstration von Wissen und der Kontrolle und Verarbeitung von Informationen speisen.“⁷

Zum führenden Beispiel dieser informationellen Produktionsweise haben sich in den letzten 30 Jahren die Finanzdienstleistungen mit starker globaler Zentralisierung auf wenige miteinander verflochtene Städte entwickelt. Von Saskia Sassen⁸ u.a. wurde diese Entwicklung mit dem theoretischen Konzept der Global City analysiert. Zu diesem Konzept gehört, dass Finanzdienstleistungen und global agierende Konzernzentralen an ihren Standorten eine eigene lokale Dienstleistungsdynamik entfalten, mit der wachsender Büroarbeitsbedarf verbunden ist. In den USA und Asien hatte sich in den 1980er Jahren das Bürohochhaus – nun als Symbol des erfolgreichen Umbaus der neuen städtischen, auf (Finanz-)Dienstleistungen setzenden Ökonomie – bereits etabliert. Sie wurden jetzt das, was die Fabriken in früheren Phasen des Kapitalismus waren. Sie repräsentieren im Stadtraum die zentralisierte ökonomische Macht, deren Basis die unsichtbaren und unterirdischen Knoten im Netz der informationellen Produktionsweise sind, die die lokal ansässigen Unternehmen als Macht- und Informationszentren mit weltweiten Verbindungen ausweisen. Die Stadt dient damit auch in der Phase des flexiblen Kapitalismus auf Basis einer informationellen Produktionsweise dem Repräsentationsraum des Kapitals.

Wen wundert es, dass sich dieser Prozess in europäischen Städten mit geringer weltwirtschaftlicher Verflechtung umdrehte und nun die Bürohochhäuser selbst als anerkannte städtische Erfolgssymbole zum Planungsziel von Städten wurden. Denn „der Druck der Globalisierung auf die europäische Stadt ist beträchtlich. Er lässt sich in zwei verschiedenen Strömungen unterscheiden: Ein interner Druck, der innerhalb jedes Landes, jeder Region, jeder Stadt entsteht, veranlasst die kommunalen Entscheidungsträger, sich in Richtung der globalisierten Stadt zu bewegen, und ein

7 M. Castells, *Space of Flows – Raum der Ströme*, in: P. Noller / W. Prigge / K. Ronneberger (Hrsg.), *Stadt-Welt. Über die Globalisierung städtischer Milieus*, Frankfurt 1994, S. 22.

8 S. Sassen, *The Global City*: New York 1991.

externer seitens der mutmaßlich wettbewerbsfähigen Städte, Regionen bzw. Länder, der die Anpassung an die Zwänge eines solchen Wettbewerbs erfordert.“⁹

Anders jedoch als in den 1920er Jahren gab es in Europa zunächst keine eigene Auseinandersetzung mit dem Thema der neuen Generation von Hochhäusern, kein Absetzen vom Amerikanismus wie in den 1920er Jahren und direkt nach dem Zweiten Weltkrieg.¹⁰ Vielmehr wurden zahlreiche Bürohochhäuser auch in Europa von den wenigen weltweit arbeitenden, bekannten und bewährten Architektur- und Ingenieurbüros gebaut, die damit eine globale Hochhausarchitektur etablierten.

Wie die Bürohochhäuser zum neuen Symbol der veränderten Konkurrenzsituation der Städte wurden – man will sie haben, um Vertrauen für Investoren zu schaffen –, so hefteten sich auch etliche europäische Städte mit geringerer weltwirtschaftlicher Verflechtung das Label der Global City an. Damit wanderte das theoretische Konstrukt der Global City aus dem wissenschaftlichen Bereich ab und wird heute aller Inhalte entleert von Städten verschiedener Größenordnung zur Werbung und zur Selbstdarstellung der eigenen ökonomischen Bedeutung genutzt. Dabei wird nicht selten übersehen, dass die neue Produktionsweise auch durch die systematische, wissenschaftsbasierte Produktion von Innovationen im Industriebereich und nicht nur im Finanzbereich gekennzeichnet ist. Städte müssen im globalen Konkurrenzkampf nun vor allem zu Zentren der Innovation werden, für die sich jedoch noch kein ähnliches, die Stadtsilhouette mitbestimmendes bauliches Symbol gefunden hat wie das der Bürohochhäuser für den Finanzsektor und die Konzernzentralen.

Ähnlich wie mit dem Label der Global City sollte es mit den Hochhäusern funktionieren. Zunächst wurden Bürohochhäuser als Symbole eines guten Standortes zu kreieren versucht, dann sollte sich auch die Wirtschaftsdynamik entfalten. Ein Beispiel dafür war die neue Hochhausinitiative der Stadt Frankfurt in der ersten Hälfte der 1980er Jahre, mit der die Stadt den Höhenwettbewerb in Europa begann. Nachdem die Deutsche Bank als Investor 1987 ausgeschieden war, wurde mit japanischem und amerikanischem Kapital auf Betreiben der Messegesellschaft der Messeturm (Helmut Jahn) erbaut und 1991 fertig gestellt. Er sollte das Signal für ein neues, in den 1970er Jahren geschwundenes Vertrauen in diesen Standort geben. Durch Verbesserung mancher Rahmenbedingungen des Finanzplatzes (vor allem als Standort der Europäischen Zentralbank) gelang dies auch. Ablesbar ist dies an einigen weiteren hohen Bürotürmen, die in den 1990er Jahren erbaut wurden. Mit der Fertigstellung des Messeturms hielt Frankfurt den Höhenrekord von etwas über 250 Metern. Der Messeturm wurde bald vom Commerzbankhochhaus (Foster) abgelöst, das mit Antenne fast 300 Meter hoch ist. Auch in Frankfurt erleben wir derzeit, dass das

9 P. Marcuse, Verschwindet die europäische Stadt in einem allgemeinen Typus der globalisierten Stadt?, in: W. Siebel (Hrsg.), Die europäische Stadt, Frankfurt a.M. 2004, S. 113.

10 M. Rodenstein, Von der Hochhausseuche zur Skyline als Markenzeichen, in: M. Rodenstein (s. A 5), S. 23.

höchste Hochhaus Europas nicht mehr als Symbol hervorragender Wirtschaftskraft der Stadt und Region funktioniert. Die Region Rhein Main (Regierungsbezirk Darmstadt) fiel bei einem Vergleich der Wirtschaftskraft europäischer Regionen des statistischen Amtes der EU vom 3. Platz 1996 auf den 12. in Europa im Jahr 2004 zurück.¹¹ Und in London, dem nach wie vor ersten Finanzplatz Europas, soll nun ein 312 Meter hohes Hochhaus, der London Bridge Tower (Renzo Piano), gebaut werden. In Moskau wurde bereits Anfang 2005 der Grundstein für ein 340 Meter hohes Hochhaus gelegt, das mit Antenne später 415 Meter hoch werden soll.

In kurzer Zeit verbreiteten sich die von wenigen international bekannten Architektur- und Ingenieurbüros gebauten Hochhäuser mit immer höheren Höhen. Da die Zeichenhaftigkeit von Hochhäusern begrenzt ist¹² und Hochhausinvestoren in der Regel in die Stadtzentren drängen, verbreitete sich im europäischen Raum die Befürchtung, dass Hochhäuser die Städte ihres besonderen historischen, vom internationalen Kapital gesuchten Charakters berauben und damit das Kind mit dem Bade ausschütten könnten. Wenn Hochhäuser das Gesicht aller Großstädte dieser Welt prägen, verliert sich dann nicht deren Symbolwert für die Stadt? Werden nicht durch die Hochhausbauten die Besonderheiten der Städte in Europa, ihr historisches Stadtbild mit öffentlichen Räumen von hoher Aufenthaltsqualität, also gerade die weichen Standortfaktoren zerstört, die für die neue Dienstleistungsklasse attraktiv sind? Handelt es sich hier nicht um eine der Paradoxien der Globalisierung? Um in der Konkurrenz der Städte mithalten zu können, zerstören Städte das, was ihre Unverwechselbarkeit und Attraktivität ausmacht. Dergleichen Widersprüche sind jedoch für den Kapitalismus typisch, wenn er in eine neue Phase tritt und gesellschaftliche Regeln zur Verhinderung seiner Selbstdestruktion noch nicht erfunden sind. Dass sich derartige Regeln über den Widerstand gegen eine stadtbildzerstörende Hochhausentwicklung bilden, kann man an den Beispielen der Städte Köln und München lernen.

3. Erste Regulierungen und Konflikte

In den 1990er Jahren entwickelten zahlreiche Großstädte in Deutschland und Europa neue Pläne für mögliche Hochhausstandorte als Reaktion auf Hochhausanfragen oder als Angebot an Investoren. Manche blieben in der Schublade, andere bestimmten stillschweigend die amtliche Planung, die meisten wurden erst nach längerer Vorbereitung durch Gutachten, in denen Sichtbildanalysen noch eine eher marginale Rolle spielten, vom Stadtrat verabschiedet.¹³ Entweder wurden Tabuzonen für

11 Frankfurter Rundschau, 25.02.2004.

12 U. Jonak, Versuch einer Typologie des Hochhauses, in: M. Rodenstein (s. A 5), S. 255-267.

13 Die Hochhausplanungen der Städte München, Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf, Köln, Hamburg, Berlin und Leipzig bis zum Jahr 2000 finden sich in M. Rodenstein (s. A 5).



Abb. 1: Simulation aus dem Gutachten: Independent Evaluation of the "Visual Impact Study Cologne", in Auftrag gegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen und durchgeführt vom Institut für Stadt- und Regionalplanung der RWTH Aachen, Aachen 2005, S. 24.

Hochhäuser zum Teil nach Höhen gestaffelt festgelegt, oder es wurden konkrete Standorte für eine mögliche Hochhausbebauung vorgesehen. Bemühungen um solche Hochhauspläne in den 1990er Jahren bzw. deren Modernisierung und Verabschiedung gab es in Berlin, Hamburg, Köln, Düsseldorf, Frankfurt, Nürnberg, Stuttgart, München, Zürich, Wien, Prag und London. Letztlich war jedoch die Stadtpolitik überall bereit, mit Investoren auch über nicht vorgegebene Standorte und Höhen zu verhandeln. Seit 2000 sind einige Städte, die sich früher eher restriktiv bei Hochhausgenehmigungen zeigten, in die Offensive gegangen. Dazu gehörte London, das mit seinem neuen Bürgermeister Livingstone ab 2000 Hochhausbauten ausdrücklich befürwortete,¹⁴ aber auch Köln¹⁵ und München.¹⁶ Hier setzten sich die Oberbürgermeister stärker als in den 1990er Jahren für Bürohochhäuser ein und gerieten damit in Konflikte.

Diese Konflikte entzündeten sich an der visuellen Bedeutung des historischen Erscheinungsbildes der Städte, das als einer der wichtigen „weichen“ Standortfaktoren

14 Der Einspruch der Denkmalbehörde gegen zwei die Sichtachsen auf St. Paul's Cathedral einschränkende Hochhäuser wurde zurückgewiesen.

15 Vgl. die Entwicklung bis zum Jahr 2000 bei B. Precht von Taboritzki, *Bleibt der Dom der Kölner Hochhauskomplex par excellence?*, in: M. Rodenstein (s. A 5), S. 154-170; sowie bis 2005 B. Precht von Taboritzki, *Hochhäuser für Köln?*, in: *Der Architekt*, Heft 3-4 (2005), S. 20-23.

16 Vgl. die Entwicklung bis zum Jahr 2000 bei L. Hoffmann, *München: Hochhausdebatten im Banne der Kirchtürme*, in: M. Rodenstein (s. A 5), S. 193-213.

gelten muss, mit denen europäische Städte das Interesse von Investoren auf sich ziehen können, wenn andere Bedingungen dazu kommen. Neben den Hochhausinvestoren, die nach günstigen Anlagen für ihr Kapital suchen, den Star-Architekten, die in sich überbietender Effekthascherei Hochhauskulpturen anbieten, und Stadtpolitikern, die auf die Bürohochhaussymbolik setzen, kommt nun eine lokale vierte Gruppe ins Blickfeld: die Bürger und Bürgerinnen, die an ihrem Stadtbild hängen und dies nicht zerstört wissen wollen. Aber es wird auch aus einer globalen Perspektive interveniert. Die UNESCO als eine fünfte Institution schaltet sich dort ein, wo die von ihr als Weltkulturerbe anerkannten historischen Ensembles bedroht sind. Den Anlass zum Widerstand gibt bei beiden Gruppen der durch Hochhäuser gestörte Blick auf die Stadtsilhouette oder auf spezifische historische Ensembles.

Da dieser Konflikt ein Ausdruck des Zusammenpralls der Vergangenheit, die die Identität einer Stadt baulich geprägt hat, und einer aktuellen, ins Zukünftige weisenden vertikalen Umgestaltung der Stadt durch Hochhäuser ist, wird dieser Konflikt um den (un-)gestörten Blick in Städten mit historischem Stadtkern immer wieder aufflammen, bis jeweils Steuerungsinstrumente für diese Art des Konfliktes gefunden sind. Er zeigt, welche Bedeutung die visuelle Wahrnehmung der Stadt – sei sie direkt oder vermittelt über Bilder von der Stadt – für deren Identität hat. Erst die Störung des vertrauten Bildes durch Hochhäuser macht bewusst, dass etwas im Stadtbild verloren gehen könnte, was für wertvoll und bewahrenswert gehalten wird.

In Wien erhielten protestierende Bürger Unterstützung von der UNESCO, die die Innenstadt Wiens, in der eine Gruppe von Hochhäusern entstehen sollte, als Weltkulturerbe anerkennen wollte, jedoch zunächst nicht von dieser Hochhausplanung informiert wurde. Inzwischen hat die Stadt Wien diese Pläne zurückgezogen, und die UNESCO hat die Innenstadt als Weltkulturerbe anerkannt.

In Köln rückte man dem Kölner Dom, der 1996 in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen wurde, auf der anderen Rheinseite in Deutz mit Hochhausplanungen so nahe, dass seine Wirkung als das die Kölner Bucht beherrschende Bauwerk bedroht erschien. Bereits seit 1998 machte die Vertreterin von ICOMOS Barbara Precht von Taboritzi auf diese Gefahr aufmerksam. Die UNESCO setzte schließlich 2004 den Kölner Dom auf die rote Liste des gefährdeten Kulturerbes. Sie wird dem Kölner Dom 2006 den Status als Weltkulturerbe entziehen, wenn Hochhäuser auf der dem Dom gegenüberliegenden Rheinseite, wie noch im Sommer 2005 intendiert, gebaut würden.

In München wehrten sich Bürger unter Führung des Altoberbürgermeisters Kronawitter gegen die neue Hochhauspolitik der Stadt, nachdem trotz sorgfältiger Hochhausstudien, die auf die Bedeutung von Sichtbildanalysen hinwiesen, in Schwabing ein Bürohochhaus (Helmut Jahn) von 123 Metern in der Sichtachse Odeonsplatz-Siegestor schräg hinter dem Siegestor auftrug. Der Straßenraum zwischen Odeonsplatz und Siegestor war in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts durch Klenze und Gärtner unter Ludwig I. als geschlossener Raum gestaltet worden. Die in früheren

Gutachten empfohlenen Simulationen waren offenbar unterblieben. So kam es, dass viele Münchner mit einem neuen Stadtbild konfrontiert wurden, das sie als eine visuelle Störung in dem prominenten Straßenraum ansahen. Damit war die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Hochhausplanung der Stadt gerichtet.

Als dann in Sichtnähe des Schlosses Nymphenburg zunächst sechs, dann nach ersten Einsprüchen aus dem Stadtrat vier 80 bis 120 Meter hohe Hochhäuser geplant wurden, obgleich der Büroleerstand auch in München bereits ein erschreckendes Ausmaß erreicht hatte, erhielt die Bürgerinitiative des Altoberbürgermeisters Zulauf. Es waren diese Bilder vom Siegestor mit Hochhaus und von der Simulation neuer Hochhäuser am Birketweg in der Nähe des Schlosses Nymphenburg, gegen die sich ein Teil der Münchner Bevölkerung wehrte. Das Bürgerbegehren, das unter anderem diese Hochhäuser verhindern sollte, war erfolgreich. Als klar war, dass ausreichend Unterschriften für einen Bürgerentscheid zustande kommen würden, reduzierte der Stadtrat die Planung am Birketweg auf 60 Meter hohe Türme. Der anschließende Bürgerentscheid im November 2004 setzte die Beschlüsse des Stadtrats bezüglich weiterer geplanter Hochhausobjekte für ein Jahr außer Kraft. Es ging um die Hochhäuser auf dem Siemensgelände im Süden der Stadt, wo zwei Hochhäuser von 113 und 148 Metern zur Bürovermietung entstehen sollten, die sich vor die Alpenkette bei Föhn geschoben hätten, sowie um das bei der Verlagerung des Süddeutschen Verlages geplante Hochhaus mit 145 Metern und die grundsätzliche Forderung, keine Hochhäuser über 99 Meter (Höhe der Türme der Frauenkirche) außerhalb des Mittleren Ringes zuzulassen, die nicht stadtbildverträglich sind und sich nicht in die Gesamtstadt und das Stadtviertel einfügen. Etwa 200.000 Münchner und Münchnerinnen (21,9 Prozent der Wahlberechtigten) nahmen am Bürgerentscheid teil, von denen sich 50,8 Prozent für die Forderungen des Bürgerentscheids aussprachen – trotz der Gegenpropaganda aller großen Parteien.¹⁷

Schnell war man in der Medienöffentlichkeit mit der Polarisierung in Hochhausgegner und -befürworter bei der Hand. Die Gegner wurden als Traditionalisten, ewig Gestrige und als Feinde moderner Architektur abgestempelt, während die Befürworter als fortschrittlich galten, weil sie vor allem der modernen Architektur eine Chance geben wollten. Die Wirtschaft beklagte die „mangelnde Weltoffenheit“ und sah einen Imageschaden für die Stadt.¹⁸ Bei genauerem Hinsehen erkennt man jedoch, dass sich der Bürgerentscheid nicht grundsätzlich gegen Hochhäuser richtete, sondern ein Protest gegen Hochhäuser an bestimmten, den Blick störenden Standorten war. Es ist auch nicht unbekannt, dass es in München bedeutende moderne Architektur gibt, nur kaum bei den neu entstandenen oder noch geplanten Hochhäusern. Es sind außerdem etliche Hochhäuser unter 100 Meter in der Planung oder bereits

17 Süddeutsche Zeitung, 22.11.2004, S. 37.

18 Ebda.

fertig gestellt.¹⁹ Richtig ist allerdings das Argument der Wirtschaft, dass immer höhere Türme in einer Stadt signalisieren, dass diese Stadt den Investorenwünschen bereitwillig entgegenkommt.

4. Zur Bedeutung des ungestörten Blicks

Wie kann man sich das Unbehagen erklären, das manche Menschen bei der Betrachtung von Stadtbildern haben, in denen der Verlust der Dominanz des historischen Gebäudes durch ein Hochhausensemble daneben – wie beim Kölner Dom – sichtbar wird, bzw. wenn eine Überstrahlung stattfindet, weil hinter einem Monument noch ein anderes auftaucht wie beim Schloss Nymphenburg? Ähnlich wird empfunden, wenn eine Verschmierung eintritt, d.h. dass im Hintergrund ein Gebäude aufragt, das die Silhouette des historischen Bauwerks – wie des Siegestors – nicht mehr klar erkennen lässt. Offenbar ist der gewohnte Blick beeinträchtigt.

Der ungestörte Blick benötigt einen Wahrnehmungsraum, der den Gegenstand der Betrachtung freigibt. In den oben genannten Beispielen wird dieser Raum von den Hochhäusern eingeschränkt. Die traditionelle Stadtarchitektur war über Jahrhunderte so ausgerichtet, dass eine dialogische Betrachtung von Gebautem in der Stadt möglich war. Wir kennen dies von den toskanischen Städten, die im 13. Jahrhundert in der Stadtplanung den „Augenbezug“, wie es Wolfgang Braunfels²⁰ nannte, hervorbrachten, ähnlich wie die ersten Maler, die damals die Perspektive entwickelten. Der freie Platz vor der Kathedrale wird geschaffen, damit man einen besseren Eindruck von der Kathedrale gewinnen kann. Häuser werden abgerissen, damit der Blick auf einen Turm freigegeben wird. Zwischen uns und den Objekten entsteht ein Raum, den wir mit unseren Augen konstruieren sollen und dessen Teil wir auf diese Weise werden. Diese Bauobjekte benötigen uns zu ihrer Betrachtung und Wertschätzung. Wir benötigen sie zur Vermittlung eines spezifischen Raum- und Lebensgefühls. Diese italienische Konstruktion von Urbanität²¹ ist für Architekten und Planer in Europa zum Mythos und Vorbild geworden, das auf vielfältige Weise auch heute noch zu erreichen versucht wird. Da jedoch immer ein spezifisches gesellschaftliches Umfeld dazu gehört, ist dies häufiger missraten als gelungen.

Die moderne, funktionalistische Architektur und Stadtplanung versuchte dies denn auch gar nicht mehr. Während man in der funktionalistischen Planung hauptsächlich

19 Vgl. *Landeshauptstadt München u.a.*, Katalog zur Ausstellung München wie geplant, ohne Jahr (2004), S. 145 f.

20 W. Braunfels, *Mittelalterliche Stadtbaukunst in der Toskana*, Berlin 1982, S. 129.

21 Eine deutsche Variante des Begriffs von Urbanität stammt von Edgar Salin 1960. Vgl. dazu W. Siebel, *Urbanität*, in: H. Häußermann (Hrsg.), *Großstadt. Soziologische Stichworte*, Opladen 1998, S. 262-270.



Abb. 2: Simulation der Hochhäuser am Birketweg durch das Büro Schreiber (mit Genehmigung von C. Schreiber).

die Nutzungen vor Augen hatte und den öffentlichen Raum vernachlässigte, ging die dialogische, den Betrachter in das Gebäude, in die Stadtanlage integrierende Beziehung weitgehend verloren. Die Architektur und Stadtplanung der Moderne war nicht mehr an Plätzen und Blickachsen interessiert.

Heute aber werden in der Architektur und bei den Bemühungen um den öffentlichen Raum in der Stadtplanung die Wahrnehmung und damit die Beziehungen zwischen Betrachtern und Objekten wieder wichtiger. Dabei gibt es zwei Tendenzen. Dort, wo Kriegszerstörungen sowie die moderne Architektur und Stadtplanung dem Stadtraum die visuelle Vielfalt und Attraktivität genommen haben, wird der Stadt als Konsumraum mit einer repräsentativen Architektur durch Rekonstruktion und/oder funktionsgerechten Neubau von Schlössern, Palais und ähnlichem wie in Berlin, Frankfurt, Braunschweig und anderen Orten die visuelle Vielfalt zurückzugeben versucht. Dabei entwickelt sich nicht selten ein Patchwork von Alt und Neu, das eine eigenständige Wertschätzung des einen wie des anderen nicht zulässt. Das zeigt sich im Unterschied zu der zweiten Tendenz, historische Ensembles und Anlagen auch in ihrer Raumwirkung so zu erhalten bzw. zu rekonstruieren, wie sie einmal waren. Dabei geht es wieder um den Blick, den Wahrnehmungsraum bzw. die Wirkung eines Bauobjektes in seiner Umgebung, wobei der Ensembleschutz die Maßstäblichkeit des historischen Denkmals im Verhältnis zu seiner früheren Bebauung retten will. In diesem Zusammenhang ist an die Gestaltung der Umgebung der wieder aufgebauten Frauenkirche in Dresden zu denken. Solche ihrer Raumwirkung nicht beraubten historischen Teile der Stadt machen nicht nur den Stadtraum als Ort des kulturellen Gedächtnisses ihrer Bewohner erlebbar, sondern bieten besonders gestaltete Räume, in die der Betrachter mit eingeplant ist. Es wird also eine historische Blickweise bewahrt, die aktuellen Bedürfnissen entgegenkommt.

Am Beispiel des Schlosses Nymphenburg, einer absolutistischen Schloss- und Parkanlage nach dem Versailler Vorbild lässt sich dies gut zeigen. Es ist eine Ansicht, die auf das Auge hin organisiert ist und uns damit einbezieht. Der Betrachter

ist von vornherein Teil des Bildes vom Schloss. In diesem Fall wäre diese Beziehung durch Hochhäuser zerstört. Der Dialog im Visuellen, der zwischen Schloss mit Parkanlage und Betrachterinnen in die Architektur eingeschrieben ist, kommt nicht zustande. Durch das Hinzutreten einer Hochhauskulisse wird die dialogische Einheit des Bildes aufgelöst, das Schloss mit Park und Betrachter kann nicht mehr als kohärente Einheit wahrgenommen werden, die Hochhäuser, die ja auch als ganze Baukörper angesehen werden wollen, ebenso wenig. Die Betrachterin bzw. der Betrachter kann sich entweder befreit fühlen, weil das gemischte Bild aus einem Dialog entlässt und kurzfristig eine Spannung erzeugt, die als Reiz empfunden wird, der jedoch kaum nachhaltig ist, weil nach Glaser die „Empfindungsfähigkeit“ aufgehoben wird.²² Oder man empfindet dieses gemischte Bild als Störung eines visuellen Dialogs, als einen Verlust an lokaler visueller Kultur, als Auflösung der „Kohärenz des visuellen Bereichs“,²³ dessen Sinnzusammenhänge zwar von einer vergangenen Epoche herrühren, der jedoch als Symbol modifiziert worden ist und in der städtischen Gegenwart eine sinnliche und funktionale Bedeutung erfüllt.

Ähnlich steht es mit der Verbauung von Sichtachsen auf historische Monumente. Immer wurden in historischen Ensembles die Sicht der Untertanen bzw. Bürgerinnen und Bürger mit eingepplant: aus der Nähe wie aus der Ferne. Solche visuellen Dialoge sind hoch bedeutsam für die Identifikation mit der Stadt, weil sie das Gefühl von Urbanität, von selbst Teil des Ganzen und mitten drin sein, geben. Diese visuelle Dynamik tritt in der Regel im Alltag nicht ins Bewusstsein, doch an Touristen, deren Fotografien von diesen Beziehungen gelenkt werden, kann man dies nachvollziehen. Die Straßenflucht, die den Blick auf einen Dom freigibt, macht es uns möglich, den Dom als Bild zu sehen, als eine symbolische Einheit. Ist das aber Grund genug, sich gegen die Vermischung der Bilder zu wehren? Vielleicht ist deren Abwehr auch eine, die durch die enorme und anwachsende Flut banaler und unerwünschter Bilder im Alltag, die uns über die Medien erreichen und unsere Sehgewohnheiten verändert haben, hervorgerufen wird.

Der Videokünstler Bill Viola vergleicht die modernen Bilderproduzenten unserer Tage, zu denen auch die Architekten zählen, mit Küchenchefs, die im Moment des Essens Genuss bereiten wollen. Die „Medienköche unserer Zeit verstehen hingegen wenig bis gar nichts von einem wirklich wesentlichen Punkt des Essens: der Ernährung... Bilder, die die Fähigkeit zum Überleben besitzen, nähren Körper und Seele über Jahrhunderte oder sogar Jahrtausende hinweg... Nur die wenigsten professionellen Bildermacher sind überhaupt bereit, sich über tief greifende Langzeitwirkungen ihrer Bilder Gedanken zu machen, geschweige denn Verantwortung da-

22 H. Glaser, Die aufgehobene Stadt. Von der Erhaltung, Überwindung und Weiterentwicklung kultureller Traditionen im Netz der Globalisierung, in: Die alte Stadt 30 (2003), S. 306 f.

23 Vgl. L. Benevolo, Fixierte Unendlichkeit. Die Erfindung der Perspektive in der Architektur, Frankfurt / New York 1993, S. 111.

für zu übernehmen... Die Bilder bleiben noch lange, nachdem wir sie zu uns genommen haben, in uns, schweigend und unsichtbar, beeinflussen uns dabei aber auf unmerkliche und unbewusste Weise.“²⁴

Vor diesem Hintergrund sollte man wohl nicht ohne Not die Wirkung bedeutender, kulturprägender Stadtbilder und -silhouetten beeinträchtigen. Denn überlappen sich unterschiedliche symbolische Einheiten (Schloss und Hochhaus), so entwerten sich beide als Bild gegenseitig, während sie für sich genommen als zwei unabhängige Bilder in der Stadt wahrgenommen werden können. Insofern sollte eine aus der Kenntnis der jeweiligen lokalen visuellen Kultur abgeleitete Grundregel des Hochhausbaus in Großstädten mit historischem Kern sein, dieses Überschneiden zu vermeiden, den in die Architektur eingeschriebenen visuellen Dialog nicht zu stören. Ein Hochhausbau in der Nähe rechtfertigt sich nur, wenn dadurch der Dialog bereichert wird.

5. Konfliktlösungen in München und Köln

Nach dem heftigen Lamento über die Münchner Kirchturmpolitik in Teilen der Presse zeigten sich bald die ersten Erfolge des Bürgerentscheids in München. Von einem der vom Bürgerentscheid betroffenen Hochhausbauten hörte man schon bald, dass sich auf Grund des Bürgerentscheids nun alles zum Besseren gewendet habe. Die neue Variante des Hauses des Süddeutschen Verlags, die von 145 auf 99,75 Meter heruntergeplant worden sei, hätte der ersten gegenüber sogar eine Reihe von Vorteilen: „Der Turm ist schlanker, dafür sind der Flachbau und das Atrium großzügiger geworden. Dadurch erscheint der ganze Komplex graziler und leichter. Und auch die Baukosten reduzieren sich um etwa zehn Prozent“ schrieb Christa Eder in der Süddeutschen Zeitung.²⁵

Obleich der Beschluss des Bürgerentscheids nur ein Jahr gilt, soll nun sorgfältiger vorgegangen werden. Zunächst wird die Hochhausplanung in einer Expertenrunde mit Kolloquien weitergehen, deren Ergebnisse in einem Stadtrats-Hearing im Frühjahr 2006 vorgestellt werden sollen. Damit hat der Bürgerentscheid erreicht, dass Hochhäuser sensibler und besser durchdacht als bisher geplant werden. Vor allem aber wird die Bevölkerung in dieser das Stadtbild bestimmenden Angelegenheit frühzeitig informiert.

In Köln dagegen, wo die Stadtpolitik nicht von der Seite der Bürger (Bürgerbegehren in Stadtplanungsfragen sind in Nordrhein-Westfalen nicht erlaubt), sondern von der Seite des Welterbekomitees der UNESCO unter Druck gesetzt wurde, ging

24 Bill Viola, Das Bild in mir – Videokunst offenbart die Welt des Verborgenen, in: C. Maar / H. Burda (Hrsg.), *Iconic Turn. Die neue Macht der Bilder*, Köln 2004, S. 265.

25 Süddeutsche Zeitung, 29.12.2004.

man zunächst nicht auf eine Umplanung ein, sondern verzögerte durch weitere Gutachten und geringfügige Umplanungen die Entscheidung, nach neuen Lösungen zu suchen, die die Sichtbeziehungen auf den Kölner Dom weniger beeinträchtigen als die bisherige Planung. Allerdings machte die Vermietung der geplanten Hochhäuser derartige Schwierigkeiten, dass sich die Investoren zurückgezogen haben und die Hochhausplanung in Köln „komplett überdacht“ wurde, wobei das nordrhein-westfälische Bauministerium nun eine Vorgabe von 60 Metern für Hochhäuser machte.²⁶ Der Kölner Stadtrat legte im Dezember 2005 die Planung offiziell ad acta.

6. Fazit

Die Beispiele aus München und Köln verdeutlichen, dass sich neue Regeln der Hochhausplanung mindestens in den Städten mit städtebaulichem Erbe etablieren müssen, um zu verhindern, dass in Zeiten der Globalisierung und verstärkten Städtekonzurrenz sowie akuter kommunaler Finanznot diese Städte das kulturelle Kapital ihres Stadtbildes verschleudern. Die Verzahnung von Alt und Neu in der Stadtsilhouette ist eine schwierige Aufgabe. Sie ist nicht nur von Fachleuten zu bewältigen, vielmehr beanspruchen Laien zu Recht ein Mitspracherecht dort, wo die Stadtsilhouette und typische Stadtbilder Ausdruck von Kontinuität in einer Zeit erheblichen Wandels sind und Anknüpfungspunkte für subjektive Bindungen an die Stadt bieten. In Köln wie in München wurde deshalb der denkmalpflegerische Standpunkt, dass historische Gebäude in ihrer Gesamtwirkung, zu der auch der ungestörte Blick auf sie gehört, von Teilen der Stadtbevölkerung unterstützt.

26 Minister Wittke, nach: Süddeutsche Zeitung, 26./27.11.2005, S. 15.

Jan Polívka

Prag – Mater Urbium

Metamorphosen des Zentrums

„Besuchen Sie Prag, und Sie werden eine blühende und ohne Zweifel bourgeoise Stadt vorfinden. In atemberaubenden historischen Gebäuden sind Werkzeuge moderner Marktwirtschaft untergebracht. Computer der Manager weilen unter handgemalten Holzdecken aus dem 17. Jahrhundert. Das Wirtschaftsministerium siedelt in einem Palast direkt am Altstädter Markt. Blühende Läden flankieren die Filialen einheimischer und internationaler Banken. Schick gekleidete Damen trinken Kaffee in eleganten Cafeterias.“¹

Seit mehr als zehn Jahren gilt Prag als ausgeprägtes Beispiel einer raschen urbanen Veränderung innerhalb des ehemaligen Ostblocks. Ziel der Stadt ist es vor allem, sich im ökonomischen Standortwettbewerb zu behaupten. Prag ist dafür verhältnismäßig gut gerüstet: Das Image als eines bedeutenden stadtbaugeschichtlichen Denkmals in Europa verleiht der Stadt weltweit an Anziehungskraft. Ausländische Unternehmen betrachten Prag in zunehmendem Maße als idealen Standort einer regionalen Zentrale für Mittel- und Osteuropa. Der Dienstleistungssektor wächst somit sehr schnell. Handel, Finanzdienstleistungen, Telekommunikation und Versorgungsbetriebe sind die dominierenden Dienstleistungsbranchen.² Auch der Tourismus trägt erheblich zum Wachstum bei.³

Prag ist es gelungen, in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg, der nur marginale Zerstörungen brachte, sein historisches Zentrum zu erhalten. Die mittelalterliche Stadt mit ihren Teilstädten Altstadt, Kleinseite, Hradschin und Neustadt, stolz als Mater Urbium bezeichnet, wurde 1992 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt. Mit 8,66 km² Fläche des eigentlichen Denkmalschutzgebiets, das mit den Grenzen des heutigen Stadtzentrums übereinstimmt, und 89,63 km² eines Denkmalkontrollgebietes (ein Fünftel des gesamten Stadtgebiets) wurde es zum flächengrößten als Weltkulturerbe ausgewiesenen Stadtdenkmalgebiet weltweit.⁴

Als Folge der raschen Entwicklung nach der politischen Wende im Jahre 1989 wurden allmählich die räumlichen und funktionalen Kapazitäten des weitläufigen historischen Zentrums für den wachsenden Handel und internationale Investitionen zu klein. Die Stadt steht daher heute vor der komplizierten Aufgabe einer Zentrums-

1 The New Bohemians, *The Economist*, 22.10.1993, Übersetzung durch den Autor.

2 www.berlin.de/rbmskz/staedteverbindungen/prag.html#Grunddaten, 03.02.2005.

3 L.M. Hoffman / J. Musil, Culture meets Commerce: Tourism in Postcommunist Prague, in: S.S. Fainstein / D.R. Judd (Hrsg.), *The Tourist City*, New Haven & London, 1999, S. 179 ff.

4 www.praha-mesto.cz, 04.03.2005.



Abb. 1: „Mater Urbium“ heute. Blick von der Prager Burg auf die historische Kleinseite und auf Pankrác – eines der drei neu geplanten Zentren Prags. Vorne im Bild sind Kuppel und Turm der Nikolaus-Kirche zu erkennen, errichtet in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts von Jesuiten im Zuge der barocken, gegenreformatorischen Inbesitznahme zentraler Plätze der Stadt. Neue Hochhäuser entstanden seit den 1970er Jahren am Rande der kompakten Stadt in Pankrác. Im Zuge der Öffnung des Landes (1989) werden die Zentren heute weiter ausgebaut. Vor den Hochhäusern blickt der längliche Baukörper des Kulturpalastes (1981) auf die historische Stadt. (Foto: H. Bodenschatz, 2005).

erweiterung. Außerhalb des historischen Zentrums entstehen seit wenigen Jahren mit Unterstützung der Stadtverwaltung neue Zentren.⁵

Solche Entwicklungen führen zu einer neuen räumlichen Verteilung von wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Kräften innerhalb des Stadtgebietes. Die Funktion des historischen Zentrums wird neu definiert: Einerseits stärkt sich seine Rolle als Tourist City und globaler Standort-Imageträger, andererseits

5 Im Strategischen Entwicklungsplan der Stadt Prag wird als Ziel die Erhaltung der jetzigen Bedeutung des Stadtzentrums als Hauptzentrum und der Stadtteilzentren als Garanten gleicher Lebensverhältnisse in allen Stadtteilen formuliert. Weiterhin sollen die Stadtteilzentren das historische Stadtzentrum vom Investorendruck entlasten. Der Strategische Entwicklungsplan orientiert deshalb auf ein polyzentrales Konzept der Stadt, das sich im Wesentlichen an bereits bestehende Stadtteilzentren anlehnt; vgl. *Magistrát hl.m. Prahy, Strategický plán hl.m. Prahy, Praha 2000.*

verlagern sich immer mehr zentrale Funktionen in die umliegenden Stadtteilzentren und sorgen dort für einen enormen Boom.

1. Mater Urbium: das alte Prag

Eine Neudefinition der zentralen Lagen vollzog sich mit jeder bedeutenden Entwicklungsphase der Stadt. Prag erlebte in seiner Geschichte mehrere Boomphasen, in denen neue Stadtteile entstanden oder neue Zentren gestärkt wurden. Von den wichtigsten Phasen zeugen noch heute bedeutende Baudenkmäler, die das Image der Stadt prägen.

Während der Regierung von Přemysl Ottokar II. (1253-78) gewann Prag erstmals europäischen Rang. Der Herrscher repräsentierte die wirtschaftliche und politische Blütezeit der böhmischen Länder in der Phase der mitteleuropäischen Städtegründungen. Zu seiner Regierungszeit wurde die Fläche der böhmischen Hauptstadt bedeutend erweitert: Ottokar II. gründete eine weitere Stadt direkt unterhalb der Burg, die heutige Kleinseite, in der sich deutsche Händler niederließen. Erweitert wurde auch der Marktplatz in der Altstadt auf der Ostseite des Flusses. An der einzigen noch freien Stelle innerhalb der Altstadt entstand bereits früher ein ca. vier Hektar großer neuer Marktplatz, dessen Umfang wegen späterer Bebauung heute nur noch zu erahnen ist; doch dieser neue zentrale Platz beeinflusste maßgeblich das weitere Wachstum der Stadt. Karl IV. (1346-78) regierte von Prag aus als Kaiser des Heiligen Römischen Reiches. Seine Gründung der Prager Neustadt im 14. Jahrhundert war mit ihren 360 Hektar fast dreimal so groß wie die Altstadt.⁶ Karl IV. legte drei Achsen mit jeweils einem Marktplatz in Verlängerung wichtiger Handelswege an, von denen sich bis heute vor allem der zentral gelegene Wenzelsplatz als wichtiger Ort behauptete, weil er u.a. von einer direkten Wegeverbindung zu den Marktplätzen der weiterhin wirtschaftlich dominanten Altstadt profitieren konnte. Mit der Gründung der Neustadt stieg Prag zu einer der bedeutendsten Städte in Europa auf.⁷ Ihr damaliger Stadtgrundriss stimmt mit dem überein, was heute als das denkmalgeschützte Stadtzentrum wahrgenommen wird.

Weitere städtebauliche Eingriffe in das mittelalterliche Prag erfolgten im Zuge der Gegenreformation, die sich nach der Konsolidierung der habsburgischen Macht über die böhmischen Länder seit dem 17. Jahrhundert durchsetzte. Mit ihr ist das

6 Vgl. u.a. *J. Staňková / J.Štursa / S. Voděra, Pražská Architektura, významné stavby jedenácti století, Praha 1990, S. 30 u. 54.*

7 „Praga Caput Regni“ – Prag, Hauptstadt des Imperiums, war damals eine europäische Hauptstadt. Sie wurde gleichzeitig zu einer der reichsten und kulturell bedeutendsten Städte in Europa, was sich wiederum in ihrem Städtebau ausdrückte. Bis heute zeugt davon eine gleichlautende Aufschrift an der Fassade des Altstädter Rathauses. Bald galt Prag auch als Mutter der Städte in der damals bekannten Welt, als „Mater Urbium“; vgl. das Prager Stadtwappen, u.a. in: *V. Cibula, Objevujeme Prahu, Praha 1988, S. 37.*

heutige barocke Antlitz der Stadt verbunden. Auf zusammengelegten Kleinparzellen entstanden riesige barocke Palastanlagen, die teilweise mehrere Blöcke mittelalterlicher Substanz einnahmen. Noch markanter waren die Bauten des Jesuitenordens, der aus Spanien von den Habsburgern bestellt wurde. Jesuiten besetzten mit ihren Klosterbauten programmatisch alle zentralen Schlüssellagen der Stadt: Auf der Kleinseite bauten sie die riesige Nikolauskirche direkt auf den Marktplatz, verzierten demonstrativ die Karlsbrücke mit den heute berühmten Skulpturen katholischer Heiliger und situierten anschließend den Eingang ihres Hauptsitzes in der Altstadt gegenüber dem Brückenkopf. In dieser Zeit wurde das Stadtpanorama durch die hohen Türme neuer Kirchbauten bekannter Architekten bedeutend und nachhaltig verändert.⁸

2. Das neue Prag des 19. und 20. Jahrhunderts

Mit der Industrialisierung begann die nächste historische Etappe der Zentrenbildung innerhalb der Stadt. Sie war verbunden mit einer neuen wirtschaftlichen Blüte und der allmählichen Emanzipation der Tschechen. Das Bemühen um nationale Selbstständigkeit stimulierte den Stadtbau. Die Stadt öffnete sich zum ersten Mal nach außen, ihre Stadtmauern wurden geschliffen, und sie entdeckte den Fluss, dessen Ufer nach dem Vorbild von Wien und Paris zu Promenaden umgestaltet wurde. Das Image Prags als einer bedeutenden europäischen Metropole sollte wiedererweckt werden, diesmal mit Hilfe aktueller Symbole des Industriezeitalters: Anstelle riesiger Stadttore und Kirchen entstanden neue Bahnhöfe und Monumentalbauten der neuen Nationalbewegung – etwa das Tschechische Nationaltheater sowie das Haus der Musik und Kunst. Neue Prachtbauten schirmten das überkommene mittelalterliche Stadtzentrum optisch und funktional nach Außen ab. Vor allem die von Karl IV. gegründete mittelalterliche Neustadt entwickelte sich zu einer Geschäftsstadt, einer modernen City. Dank ihrer großzügiger angelegten Straßen, die eine mühelose Neubebauung erlaubten, und der Nähe zu den neuen Verkehrsknoten an der industriellen Peripherie waren ihre Standortbedingungen optimal. Die Altstadt – bis dahin das unbestrittene Zentrum – verlor dagegen langsam ihre Bedeutung. Sie galt städtebaulich als überholt, und durch eine „Assanierung“ sollte sie in Hausmannscher Manier umgebaut werden. Zuerst wurde das alte jüdische Viertel abgerissen. Die Flächenassanierung geriet aber bald ins Stocken, denn sie drohte gerade das zu zerstören, was Prag von Wien und Paris unterschied, was als historisch Eigenes angesehen wurde,

8 Nachdem der loyale Adel und die katholische Kirche die Möglichkeit erhielten, günstig konfisziertes Eigentum des protestantischen tschechischen Adels zu erwerben, wurde der triumphale Einzug des Barocks in die bis dahin noch gotische Stadt eingeleitet; vgl. *J. Hruža, Město: Praha, Praha 1989, S. 99 ff.*

und woran man eigentlich bei der Definition nationaler Selbständigkeit gegenüber dem Habsburgischen Wien anknüpfen wollte.

Nach der Gründung des Tschechoslowakischen Staates im Jahre 1918 wurden Pläne für ein „Groß-Prag“ geschmiedet. Nach erfolgter Eingemeindung sollten mehrere Radialen – ausgehend vom historischen Zentrum – den Umbau in den neu erschlossenen Stadtteilen anregen und diese dem Zentrum unterordnen. Gleichzeitig wurden Pläne für neue, spezialisierte Subzentren geschmiedet: für die neue „Stadt des Wissens“, die „Internationale Stadt“ und die „Handelsstadt“. Spiegelgleiche Prachtbauten sollten an diesen Radialen vor allem am Ufer der Moldau großartige Eingangssituationen in die neuen Zentren und die Stadtmitte schaffen und so deren Bedeutung bekräftigen. In der Mitte dieses räumlich erweiterten Zentren-Systems, an der Straße Am Graben, wurde ein monumentaler Platz der Republik geplant, mit neuen Blickachsen zum 1,5 Kilometer weit entfernten Berg Vítkov und dem dortigen Denkmal der Tschechoslowakischen Staatlichkeit sowie zum historischen Rathaus am Altstädter Ring, das durch einen Hochbau ergänzt werden sollte.

Die Wirtschaftskrise der 1930er Jahre und der Beginn des Zweiten Weltkriegs verhinderten die Umsetzung dieser Pläne. Das Projekt eines neuen repräsentativen Zentrums, flankiert von spezialisierten Subzentren, blieb in den Anfängen stecken, ebenso wie die Monumentalachsen und ihre eigentlichen Ziele – die neuen Stadtviertel. Der Platz der Republik erhielt zwar seinen Namen, wurde jedoch bis heute nicht ausgebaut.⁹ Lediglich die Uferzonen wurden weiter mit prächtigen Gebäuden des neuen Staates ausgestattet. Die Neustadt konsolidierte sich um den Wenzelsplatz und den Graben als Geschäftsstadt. Die Altstadt fiel in einen Schlummer und sollte erst Jahrzehnte später als Tourist City wieder aufwachen.

Die Renaissance des historischen Zentrums begann bereits in den 1980er Jahren, also noch in der sozialistischen Ära. Seit den 1970er Jahren sollte vor allem die mit zentralen Funktionen überladene Neustadt entlastet werden. Das U-Bahnnetz und die Stadtautobahn wurden ausgebaut, so dass zentrale Orte der Altstadt wie der Neustadt fußgängerfreundlicher gestaltet werden konnten. Subzentren an den U-Bahnstationen außerhalb der kompakten Stadt wurden besser angebunden und gestärkt. Die neuen Siedlungen am Stadtrand erhielten Verwaltungs- und Kultureinrichtungen. Die Verlagerung zentraler Funktionen aus dem historischen Zentrum begann. Doch dies bedeutete keine Geringschätzung des städtebaulichen Erbes: Der Kulturpalast, eine Variante des Berliner Palastes der Republik, wandte sich von seiner fernen Anhöhe direkt zum historischen Zentrum.¹⁰ Die Idee war einfach: Was alt war, sollte als Vorgeschichte der sozialistischen Ära dargestellt und positiv vereinnahmt werden. Altes sollte in Form eines gepflegten Freilichtmuseums weiterle-

9 Ebd.

10 Zum Stadtbau im historischen Zentrum vor der politischen Wende 1989 vgl. ebda., S. 381 ff. Zu den Entwicklungen nach 1989 vgl. *L. M. Hoffman / J. Musil* (A. 3), S. 179-197.

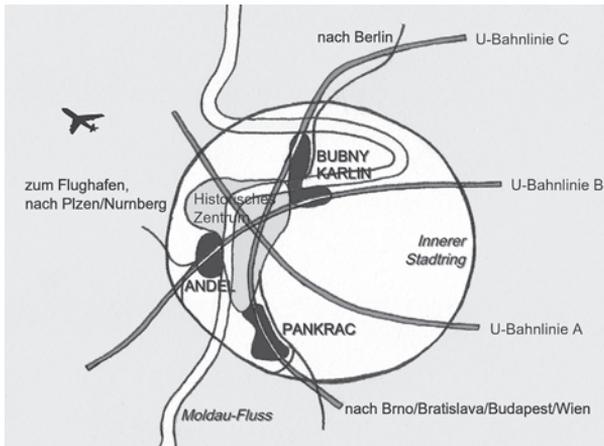


Abb. 2: „Vom monozentrischen zum polyzentrischen Prag“: Der Strategische Plan 2000 sieht neben dem historischen Zentrum weitere drei gesamtstädtische Zentren am westlichen, südlichen und nördlichen Rand der Innenstadt vor. Zum großen Teil verwirklicht ist bereits die Anděl-City in Smíchov (Westen), im Bau befindet sich die Pankrác-City (Süden). Der Ausbau des nördlichen Zentrums schreitet dagegen nur sehr langsam voran (Quelle: Strategický Plán hl.m. Prahy, Praha 2000, S. 79; Graphik: J. Polívka, 2005).

ben.¹¹ Das aktuelle Leben sollte als eine natürliche Fortsetzung der vergangenen Größe dargestellt werden, sich jedoch außerhalb des historischen Zentrums abspielen, dort, wo die sozialistische Gegenwart verortet war, nämlich in den neuen Stadtteilzentren. Die Altstadt und die Kleinseite wurden zur gleichen Zeit freizeitzgerecht umgebaut: So wurde der historisch bedeutende Königsweg erneuert, der vom heutigen Platz der Republik durch die Altstadt und die Kleinseite bis hin zur Prager Burg führte. Mit der Anlage einer Fußgängerzone entlang dieser Strecke, die im Mittelalter Könige bei ihrer Krönung zurücklegten, begann bereits in den 1980er Jahren gemeinsam mit einer Sanierung der Bürgerhäuser zumindest entlang der Hauptstraßen eine neue Zeit des Stadttourismus.¹² Das Nationaltheater im Herzen der Stadt wurde vollständig saniert und um den modernen Bau der „Neuen Szene“ erweitert.

11 Dieses Bild wurde schon seit den 1950er Jahren mit der Rekonstruktion der Jan-Hus-Kapelle im Viertel Bethlehem begonnen.

12 Die Konzeption der späten 1980er Jahre rechnete mit der Wiedererrichtung eines sog. „Goldenen Kreuzes“, eines Zentralknotens am unteren Ende des Wenzelsplatzes und der Einkaufsstraße am Graben, der Verbindungsachse zwischen Neustadt und Altstadt. An ihren beiden Enden wurden neue Kaufhäuser errichtet, wodurch ihre Zentralität als innerstädtische Einkaufsmeile bestätigt wurde. Vgl. u.a. J. Staňková / J. Štursa / S. Voděra, Pražská Architektura, významné stavby jedenácti století, Praha 1990, S. 331.

3. Das historische Zentrum nach der politischen Wende 1989

1989 war die historische Stadtmitte Prags auf die politische Wende und die damit verbundene Öffnung des Landes am besten von allen Orten in der Stadt vorbereitet. Und der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten. Die so genannte „Double Transition“, der Übergang von einer sozialistischen zu einer kapitalistischen Gesellschaft, der sich zeitgleich mit dem Wechsel von einer Industriegesellschaft zu einer globalisierten Dienstleistungsgesellschaft vollzog,¹³ erwies sich als Motor des Booms. Dabei zeigten sich langfristig zweierlei Vorteile des Prager Standortes: Die Nähe zum Westen bot eine gewisse psychologische Sicherheit für sich in den Osten langsam vortastende Unternehmen, Touristen und Abenteuerlustige, die in den ersten Jahren nach der Wende Orientierung in dem vormals unzugänglichen Osten suchten. Diese Lage wurde durch die vergleichsweise gute technische und verkehrliche Infrastruktur des Landes unterstützt. Die Besucherzahlen der Stadt erhöhten sich schlagartig und mit ihnen auch das Bewusstsein über ihre stadtbaugeschichtlichen Besonderheiten. Prag erhielt dank seines historischen Erbes das Image einer versteckten Perle im Osten, die es zu entdecken galt. Die Stadt sprach weniger die „Sprache des Betons“ als andere osteuropäischen Hauptstädte und konnte so rasch den Beigeschmack sozialistischer Vergangenheit ablegen. Ihre Bauten boten vertraute Bilder einer europäischen Stadt, die sich im Aufbruch befindet, und korrespondierten mit dem Optimismus unmittelbar nach dem Fall des eisernen Vorhangs. Die Kombination von touristischem Sightseeing und kapitalistischer Arbeit stärkte die Frontstellung Prags als Brücke in den zu erobernden Osten.¹⁴ Die Kapazitäten des historischen Zentrums reichten bald nicht mehr aus, um Büros nachkommender Firmen unterzubringen. Zu dieser Zeit waren die meisten bisher unter- oder ungenutzten Räumlichkeiten bereits zu gewinnbringenden Dienstleistungs- und Büroflächen umgestaltet worden, und in der mittelalterlichen Stadt wurde es allmählich zu eng.¹⁵

Gleichzeitig wirkte die Touristifizierung der Altstadt wie der Kleinseite beschleunigend auf die Verlagerung von Aktivitäten in umliegende Gebiete der kompakten Stadt, die unmittelbar an das eigentliche Zentrum angrenzten. Spätestens seit dem

13 L. Sýkora, Local urban restructuring as a mirror of globalization processes: Prague in the 1990s, in: *Urban Studies* 31 (7), 1994, S. 1149-1166.

14 Wie beliebt Prag für die sog. „Corporate business class“ wie Berater, Juristen, Buchhalter und Unternehmer geworden war, zeigte eine Umfrage aus dem Jahre 1993, in der Prag bei der Standortwahl einer Europäischen Zweigstelle unter 15.000 Firmen an erster Stelle stand. Die ersten Veränderungen wurden deshalb sehr schnell in der historischen Stadtmitte sichtbar; vgl. *L.M. Hoffman / J. Musil* (s. A 3), S. 184 ff.

15 Einige Projekte wie das Myslbek-Haus zeigten die Folgen eingeschränkter Spielräume, mit denen Immobilieninvestitionen im Stadtzentrum konfrontiert waren. Am Graben, der Schnittstelle zwischen Alt- und Neustadt, entstand in einer Baulücke ein Gebäude mit zwei unterschiedlichen Gesichtern, modern zur Neustadt und klassisch zu der Altstadt hin; *J. Polívka*, Boomstadt Prag, Stärkung der Stadtteilzentren, in: *S. Brandt*, *Kunsttexte.de*, 2005, 15.10.2005.

Ende der 1990er Jahre war deshalb eine Bedeutungsveränderung einzelner Stadtviertel und deren Zentralität zu verzeichnen. Der Begriff „Zentrum“ wurde dabei räumlich erweitert und breiter gefächert. Attraktive zentrale Lagen gab es nicht mehr lediglich in der historischen Stadt, die immer weniger mit dem eigentlichen Leben der Stadt zu tun hatte, sondern auch auf verkehrlich gut erschlossenen, zunehmend selbständigen zentralen Lagen in deren Nähe. Die Investoren entdeckten Orte, die bereits die sozialistischen Planer vor der Wende als neue Zentren definiert hatten. Die Weiterentwicklung von Stadtteilzentren außerhalb der historischen Stadtmitte konnte beginnen. Vor diesem Hintergrund entwickelten sich vor allem die beiden großen neuen Zentren Pankrác City und Anděl City.¹⁶

4. *Pankrác City: Vom sozialistischen Pentagon zur kapitalistischen Business Downtown*

Pankrác, ein Stadtteil im Südosten der Stadt, war dank seiner Lage, Anbindung und Bebauung um 1989 dazu vorbestimmt, ein neues Zentrum der Stadt zu werden. Der Stadtteil ist vom historischen Zentrum durch ein tiefes Tal eines Moldau-Zuflusses getrennt, das erst 1974 mit dem Bau der U-Bahn und Autobahn überwunden wurde. Trotz seiner Nähe zur historischen Stadt scheiterten frühere Planungen für eine Bebauung oft an der mangelnden Anbindung an das Zentrum. Nach dem U-Bahnbau sollte der Stadtteil allmählich mehrere zentrale Funktionen der Stadt übernehmen. Es entstanden – neben dem bereits erwähnten Kulturpalast – neue Kaufhäuser und Hotels, vor allem aber Verwaltungszentren der Monopolbetriebe sowie des staatlichen Fernsehens. Einige Ministerien sollten folgen. Im Jahre 1989 wurde die Verlagerung des zentralen Busbahnhofs und der Rundfunkzentrale aus der historischen Stadt heraus vorbereitet. Ziel war es, die Mehrheit der zentralen Funktionen des sozialistischen Staates außerhalb des historischen Zentrums in Pankrác zu konzentrieren.¹⁷ Dennoch war um 1989 eine Reihe von Flächen immer noch mit industriellen Zwischennutzungen belegt. Diese Flächen boten den ersten Großinvestitionen nach der Wende eine willkommene Alternative zum überfüllten Stadtzentrum.¹⁸ Die

16 Mit dem Ausbau eines neuen Zentrums um den Bahnhof Holešovice nördlich der historischen Stadt konnte aufgrund ungeklärter Absichten des Eigentümers (Tschechische Bahnen) bisher nicht begonnen werden.

17 Neben pragmatischen Gründen spielten auch strategische Gesichtspunkte eine Rolle. Nach dem „Prager Frühling“ 1969 sollten lebenswichtige Funktionen so verlagert werden, dass sie bei eventuellen Unruhen leicht verteidigt werden konnten.

18 Das erste größere Bauprojekt überhaupt außerhalb des historischen Zentrums nach der politischen Wende 1989 war das BB Centrum, dessen erster Bauabschnitt 1998 unter Leitung eines inländischen Investors fertiggestellt wurde. Es wandte sich genau an die Firmen, für welche die Räumlichkeiten in der historischen Stadtmitte zu eng waren – also an internationale Global Players, die in Prag ihre Filiale aufbauen wollten, und an prosperierende inländische Unternehmen wachsender



Abb. 3: Pankrác-City: Die ehemalige Industrie-Außenhandelszentrale Motokov (1977), bislang mit 104 Metern das höchste Bürogebäude Tschechiens, wurde als "City Empiria" neu in Szene gesetzt. Im Hintergrund erhebt sich das Panorama Hotel (1983). Beide Hochhäuser sollen in eine städtebauliche Vision des Star-Architekten Richard Meier eingegliedert werden. Die Marktkalle wird einem modernen Einkaufszentrum weichen. Im hinteren Teil des Areals erstreckt sich die Baustelle des ehemaligen Rundfunkhochhauses, das nach einem Ausbau spektakuläre Blicke auf die Altstadt bieten soll (Foto: J. Polívka, 2005).

noch nicht verfestigte städtebauliche Struktur und einige vorhandene Hochhäuser versprachen in der Zeit der liberalen Planung der 1990er Jahre eine relativ freie Gestaltung neuer Gebäude.

Nachdem im Jahre 1999 die Gruppe ECM¹⁹ die Baustelle um die U-Bahnstation Pankrác übernommen hatte, wurde eine umfangreiche Planung eines neuen Business-, Shopping- und Wohnviertels unter dem Namen „Pankrác City“ gestartet. Das Haus „Motokov“ aus den 1970er Jahren, mit 104 Metern das bisher höchste und größte Bürogebäude Prags, wurde aufwendig saniert. Der daneben stehende Rohbau des ehemaligen Tschechoslowakischen Rundfunks wird mit seinen 109 Metern nach einem Ausbau durch den Star-Architekten Richard Meier das höchste Bürogebäude im Land werden. Insgesamt sollte mit einer Einkaufspassage, einigen Hotels und Wohnungen ein ganzes Zentrum mit fast zehn Hochhäusern entstehen. Die Vision der Investoren zielte auf eine „Stadt in der Stadt“ mit Büro- und Handelsflächen

Sparten vor allem der Telekommunikation. Auch deswegen gehört es heute zu den begehrtesten Adressen des internationalen Business. Die Lage innerhalb des Stadtteils Pankrác war auf den ersten Blick eher ungünstig: eine Industriebrache 3,5 km vom Zentrum, nicht direkt an einer U-Bahnstation gelegen. Dem standen jedoch die Nähe zur Autobahn und der günstige Preis der Grundstücke gegenüber, die der Entwickler vom maroden Staatlichen Institut für die Stadt- und Denkmalerneuerung (SÚRPMO), das die Fläche als Gewerbehof genutzt hatte, erworben hatte. Interview mit Vertretern der Passerinvest-Group im BB Centrum, 25.05.2005.

19 ECM gehört zur internationalen Holding ECMReal Estate Investments S.A; vgl. www.ecm.cz, 01.12.2005.

sowie 200 Luxuswohnungen.²⁰ Durch die künftige Umsteigemöglichkeit auf eine neue U-Bahnlinie kann Pankrác City ein zweites, radikal modernes Zentrum Prags werden.²¹

Bei der Planung dieses Zentrums spielten drei Faktoren eine wichtige Rolle. Von großer Bedeutung war zunächst die Möglichkeit des Baus weiterer Hochhäuser. Der Panoramaschutz im Denkmalkontrollgebiet verbietet es zwar, in Sichtachsen zum historischen Zentrum und zur Prager Burg neue bauliche Dominanten zu errichten, gleichzeitig richtet sich aber die Höhe neuer Gebäude nach der Höhe der Gebäude in der Umgebung.²² Da in der sozialistischen Ära beim Aufbau des sog. „sozialistischen Pentagons“ bereits drei Hochhäuser errichtet worden waren, konnte nach dem heutigen Flächennutzungsplan „das Gebiet um weitere Hochhäuser sinnvoll ergänzt werden“.²³ Bei der Lage des Gebiets auf einem Plateau über dem Moldautal in etwa gleicher Höhe mit der Prager Burg²⁴ bieten sich aus den Fenstern der Hochhäuser unvergleichliche Blicke auf das historische Zentrum. Auch aus diesem Grund wurde Richard Meier angewiesen, die Bauruine des Rundfunkhochhauses trotz enormer Kosten zu erneuern und dabei räumlich so zu erweitern, dass aus möglichst vielen Fenstern ein direkter Blick auf die historische Stadt eröffnet wird.²⁵

Zum zweiten wurde als ein Mittel zur Imagebildung durch das ECM ein Konzept der räumlichen Image-Kohärenz namens „CITY“ ausgearbeitet. Alle Bauten, die das neue Zentrum bilden, wurden architektonisch einheitlich geplant und benannt: Das ehemalige Motokov-Hochhaus wurde dabei zu „City Empiria“, das Rundfunkgebäude zu „City Tower“. Neubauten tragen im Projekt den Namen „City Point“, „City Court“ usw. Lediglich im Namen der neuen Einkaufspassage, die auch der städtischen Öffentlichkeit dienen soll, fehlt das Wort „City“ (sie wird auf Tschechisch „Arkády Pankrác“ genannt), und das, obwohl sie mit ihren fast 40.000 m² künftig den Mittelpunkt des gesamten Projektes bilden soll. Dass es sich bei dem Großvorhaben mehr um einen introvertierten kommerziellen Komplex handelt als um ein neues urbanes Zentrum für das Stadtviertel, das noch kein solches besitzt, bestätigte indirekt auch Richard Meier selbst: „Meine architektonischen Ziele be-

20 *Hospodářské Noviny* 2005, S. 8; www.city-pankrac.cz, 14.10.2005.

21 An der meist frequentierten U-Bahnlinie zwischen dem Zentrum und den großen Wohnsiedlungen im Osten der Stadt verfügt Pankrác heute über ein Einzugsgebiet von etwa 200.000 Menschen. In Zukunft soll die U-Bahnlinie D, dessen Umsteigeknoten ebenfalls in Pankrác liegen soll, weitere Siedlungsgebiete anschließen, so dass etwa eine viertel Million Menschen das neue Zentrum erreichen werden. Durch den Stadtteil führt auch der Zubringer zur wichtigsten Autobahn Tschechiens in Richtung Brno, Bratislava, Wien und Budapest. Hier kreuzt sich die Autobahn mit dem Stadtring, über den u.a. der Prager Flughafen direkt erreicht werden kann.

22 Gespräch mit Arch. Pavel Dvořák, A.D.N.S. Architekti, 22.05.2005.

23 Führung des Arch. Aleš Papp auf der Baustelle des „City Tower“, 25.05.2005.

24 *B. Borovička / J. Hruža*, Praha – 1000 let stavby města, Praha 1983, S. 199.

25 *A. Papp* (s. A 17).



Abb. 4: Anděl-City: Der französische Star-Architekt Jean Nouvel hat mit dem Gebäude „Golden Angel“ (2000) die Eingangssituation in das neue Zentrum markiert. Ob dies architektonisch und städtebaulich gelungen ist, bleibt umstritten. Jedenfalls gilt das Musterbeispiel an „Wow-Architecture“ mittlerweile als Wahrzeichen des gesamten Stadtviertels (Foto: J. Polívka, 2005).

ziehen sich nicht mehr auf die der letzten Jahre, wo es für mich besonders wichtig war, *öffentliche* Räume zu schaffen. Vielmehr liegt heute mein Focus im *inneren* und *äußeren* Raum und der Beziehung zwischen ihnen.“²⁶ Offen bleibt also, was der neue innere und äußere Raum samt der Einkaufspassage den Stadtbewohnern anbieten wird und ob er ausreichen wird, ein lebendiges Stadtteilzentrum zwischen einzelnen Solitären zu schaffen. Langfristig dürfte gerade die praktische Antwort auf eine solche Frage für den Erfolg des gesamten Konzepts entscheidend sein.

5. Anděl City: Vom Industrieviertel zum dritten Zentrum

Das zweite neue Zentrum, diesmal in städtisch integrierter Lage innerhalb der kompakten Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts, entstand beim Umbau des Industrieviertels Smíchov. Die österreichische Bau- und Aktiengesellschaft UBM kaufte bereits 1994 die Flächen der ehemaligen Tatra-Straßenbahnfabrik, die an den Stadtrand ziehen sollte, von der Stadt Prag und entwickelte sie u.a. mit der internationalen Developer-Gruppe ING zu einem neuen innerstädtischen Zentrum. Neben einem U-Bahnhof und in unmittelbarer Nähe zum Zentrum war die Lage vor allem topographisch günstig: Das lokale Zentrum des Viertels Smíchov lag am Berührungspunkt zweier Täler, über den der ganze südwestliche Sektor der Stadt erschlossen wurde. Ein Teilzentrum also, das bereits die Rolle eines überlokalen Verkehrsknotenpunktes innehatte. Zudem wird in unmittelbarer Nähe ein Autobahnring gebaut, der in Zukunft die Bedeutung des neuen Zentrums weiter stärken wird.

²⁶ Zit. aus: Hospodářské Noviny, Magazín Nemovitosti, Interview mit R. Meier zum Projekt City Tower: „Pro Prahu vytvářím neobyčejnou budovu“, 2005, S. 9.

Bereits 1998 begann der Abriss der Fabrikanlagen. Kurz darauf entstand eine dreigeschossige Einkaufspassage mit einem Multiplex-Kino. Hinzu kamen in den folgenden Jahren u.a. zwei neue Hotels und weitere Geschäfte und Restaurants. Die strenge Einhaltung der Blockbauweise zeigt mit ihren Bezügen zur Umgebung zumindest symbolisch einen Respekt gegenüber der älteren Bebauung vor Ort. Denkmalgeschützte Gebäude wie die Synagoge und eine Fabrikantenvilla wurden in das neue Konzept integriert. Durch die Blockbauweise entstanden neue innerstädtische Räume, die mit zwei „Piazas“ ergänzt wurden. Imageträger des ganzen Viertels ist ein geschwungenes Glashaus des Star-Architekten Jean Nouvel mit etwa 20.000 m² Nutzfläche, das sich mit der Hauptfassade nach Nordosten orientiert und so (trotz der immer öfter angezweifelt Qualität seiner Architektur) den Anschluss an das historische Zentrum sucht.²⁷ Wie erfolgreich dieser Standort aufgewertet wurde, zeigt die unmittelbar darauf folgende Bebauung der restlichen Industriebrachen: Die zwei größten Zeitungshäuser Tschechiens²⁸ haben in der Nähe neue Bürohäuser errichtet und ihre Konzernzentrale aus dem historischen Zentrum in das neue Zentrum verlagert, ebenso mehrere Filialen ausländischer Firmen.²⁹ In Zukunft soll der Zentrumsumbau noch auf die ehemaligen Bahnanlagen des Industrie- und Güterbahnhofs erweitert werden. In Zusammenarbeit der Tschechischen Bahn mit der inländischen Investorengruppe SekyraGroup soll ein neuer Verkehrsknoten mit direkten Umsteigemöglichkeiten auf Bus, Bahn und Individualverkehr geschaffen werden.

Von Anfang an beteiligte sich die Bezirksverwaltung an der Ausgestaltung des Zentrums. Da sich das Gebiet in der Denkmalkontrollzone befindet, wurde eine einheitliche Traufhöhe gefordert. Vor allem bei der Gestaltung der öffentlichen Räume konnte die Stadt in Partnerschaft mit dem Investor einige bemerkenswerte Projekte verwirklichen: Der nahe liegende Hügel, wegen seiner Kirche auch „Sacre Coeur“ genannt, wurde als Parkanlage neu gestaltet, in das städtische Grünwegesystem integriert und mittels einer Brücke an die zweite Etage der neuen Einkaufsarkaden angebunden. Das Dach des Einkaufszentrums unterhalb des Hügels konnte als teilöffentliche Grünfläche gestaltet werden. Auch wurde in die Gestaltung neuer Straßenräume investiert, die den Ort fußgängerfreundlicher machten.³⁰

Trotzdem blieben viele Potenziale ungenutzt. Die historischen Gebäude, die aufgrund des Denkmalschutzes erhalten blieben, wurden zwar teilweise saniert, jedoch eher „versteckt“ als „in Szene gesetzt“. Selbst die barocke Villa des berühmten Architekten Killian Ignatz Dientzenhofer, aber auch das Sommerhaus Bertramka, in dem Mozart während seiner Prag-Aufenthalte wohnte und das an die vornehmen

27 Vgl. J. Nouvel, *Zlatý Anděl*, Praha 2000.

28 Es handelt sich um den Zeitungskonzern Mafa, der u.a. die zwei in Tschechien einflussreichsten Zeitungstitel „DNES“ und „Lidové Noviny“ herausgibt.

29 So errichtete beispielsweise der internationale Medikamentenhersteller Pfizer ein eigenes Gebäude seiner Landesfiliale in Anděl City.

30 Gespräch mit Jana Temelová, wiss. Mitarbeiterin im Fachgebiet Stadtgeographie an der Naturwiss. Fak. der Karlsuniversität Prag, 22.05.2005.

Zeiten der vorindustriellen Phase erinnerte, fanden keinen richtigen Anschluss an die postindustrielle Anděl City. Unmittelbar neben der Synagoge, die eine besondere Fassade aus der Zwischenkriegszeit aufweist, befindet sich die Anlieferung für das Anděl-Gebäude von Jean Nouvel. Die Erdgeschosszonen um die „Piazza“ sind mit Spiegelglas verkleidet und ohne jegliche Attraktivität, so dass ein eher unwirtlicher Ort entstanden ist. Ähnlich verhält es sich auch mit der zweiten „Piazza“, die den städtebaulichen Mittelpunkt einer neu entstandenen Verbindungssachse zwischen dem Moldauufer und den gestalteten hügeligen Grünanlagen hinter den neuen Bürogebäuden darstellen sollte, aufgrund ihrer verschlossenen Fassaden und des einfallslos gestalteten Raums ohne interessante Blickpunkte und ohne jegliche Aufenthaltsmöglichkeit aber kaum genutzt wird.³¹

Betrachtet man das neue Zentrum von Smíchov im Zusammenhang mit dem gesamten Viertel, erschließen sich eigentlich mehrere zentrale Orte, die jeweils voneinander abgekoppelt sind. Hinter der Anděl City mit ihren Büroräumen, Firmensitzen, Einkaufspassagen und Kinokomplexen, die seit neuestem als Zentrum des Stadtviertels bezeichnet wird und deren Dominante Jean Nouvels Verkörperung eines Engelflügels darstellt, verbirgt sich das ursprüngliche, etwa 100 Jahre alte Stadtteilzentrum des Industrieviertels Smíchov. Bezirksgemeindehaus, Rathaus, Markthalle, Bibliothek und Kirche gruppieren sich um einen öffentlichen Platz in unmittelbarer Nähe der Anděl City, räumlich aber von deren regem Leben deutlich getrennt. Die neue fußgängerfreundliche Gestaltung endet zu abrupt, um dieses alte Stadtteilzentrum mit zu erschließen. Ähnliches gilt für die historische Hauptstraße, die von der Anděl City zum Fluss führt. Hier kaufen alle ein, die sich das globalisierte Supermarktangebot nicht leisten können. Eigentlich gehört gerade diese Straße zu den Vorranggebieten einer fußgängerfreundlichen Gestaltung, doch sie blieb bisher außerhalb des Bezirksinteresses. Alle drei zentralen Orte, sehr nahe beieinander innerhalb eines Stadtquartiers gelegen, pflegen ein separates Leben, das sich nach Klientel, Gestaltung der öffentlichen Räume und Nutzung deutlich voneinander abhebt.

6. Das historische Zentrum den Touristen, die neuen Zentren den Investoren?³²

Die historische Stadt übernimmt, nachdem sie ihre zentralen Funktionen an die neuen Zentren zu verlieren beginnt, zunehmend die Funktion eines international wahrnehmbaren Standortsymbols. Als „Schaubühne“ bietet sie eine Kulisse, welche die Vorstellung von einer historisch gewachsenen, kompakten europäischen Stadt er-

31 Beobachtungen des Autors zwischen dem 22. und dem 27. Mai 2005. Zum Thema des öffentlichen Raumes vgl. *J. Gehl*, Das Leben zwischen den Gebäuden, englischsprachige Ausgabe Kopenhagen, 2000.

32 Paraphrase des Zitats von *Jiří Vitík*, Handelsdirektor von OTIS CZ, in: „BB Centrum – The Choice of Multinationals“, Praha 2004, S. 7.

füllt und für ein vermarktbare Image der neu entstehenden, auf globale Nachfrage ausgerichteten Büroräume und Shopping-Center steht. Prag setzt, im Vergleich zu Städten wie Frankfurt am Main, in denen die Wirtschafts- und Finanzwelt ihre eigenen Skylines im Zentrum selbst bzw. an deren unmittelbarem Rand schuf, bei der Ausbildung seiner Identität auf die eigene Geschichte, d.h. auf die weitgehende Erhaltung der historischen Bausubstanz und Stadtsilhouette. Die Erschließung neuer zentraler Lagen bedeutet daher zwingend einen Schritt weg vom Zentrum, weg von der internationalen Visitenkarte der Prager historischen Altstadt. Zu einem der wichtigsten Standortfaktoren bei der Vermarktung neuer Standorte zählt – neben der Erreichbarkeit durch moderne Infrastruktur und dem Flächenangebot mit ausreichender Gestaltungsfreiheit – die relative Nähe und optische Verbindung zum historischen Zentrum. Da solche Voraussetzungen nur wenige Lagen der Stadt erfüllen, kommt es zu einer Konzentration neuer hochwertiger Investitionen (wie Büro- und Handelszentren) auf einige wenige zentrale Orte am Außenrand der kompakten Stadt. Hinter der historischen Kulisse, auf den „Hinterbühnen“ der Stadtteilzentren, werden die pragmatischen Standortansprüche erfüllt und durch neue Wow-Architecture verortet – u.a die Bedürfnisse nach Raum, Infrastruktur und Erreichbarkeit. Wurde in der Zeit der Industrialisierung die historische Stadt hinter den Kulissen neuer Monumentalbauten versteckt, ziehen sich heute die modernen Büro-, Hochhaus- und Shoppingkomplexe hinter die Kulissen der historischen Stadt zurück.

Auch die Beziehungen zwischen den zentralen Lagen innerhalb der Stadt verändern sich: Die neuen Nutzungen präsentieren sich als selbständig, sie heben sich aufgrund ihrer globalen Bezüge von der sie unmittelbar umliegenden Stadtlandschaft funktional, städtebaulich und architektonisch ab. Innerhalb der neuen Zentren treffen dann verschiedene Lebenswelten aufeinander. Ist die soziale Mischung durch die Selektivität der Nutzungen eines touristischen Freizeit/Geschichts-Zentrums um das tägliche Leben der Stadteinwohner gewissermaßen bereinigt, tritt sie verstärkt in den neuen Zentren auf – allerdings in der Form von Parallel- Welten, die räumlich wie baulich voneinander getrennt sind. Lokale Stadtteilversorgungszentren mit Marktfunktionen und öffentlichen Einrichtungen werden mit globalen Zentrumsfunktionen ergänzt oder gar überlagert. Dominant werden auf globale Nachfrage ausgerichtete Büro-, Shopping- und Freizeitnutzungen für die neuen Mittelschichten der Dienstleistungsgesellschaft, die sich gegenüber dem eigentlichen Ort, an dem sie stehen, funktional und baulich verschließen. Mit den lokalen Funktionen wird lediglich die günstige Lage an der U-Bahnstation oder der Autobahnausfahrt geteilt. Die funktionale und gestalterische Anbindung der Neubauten an ihr Umfeld bleibt eher dürftig. Einige der Projekte erweisen sich zusätzlich, wie im Falle der „Piazas“ in And_1 City, in gestalterischer Hinsicht als nicht ausgereift.

Wie sich die neuen Zentren städtebaulich, funktional und hinsichtlich ihrer Integration in das Stadtteillumfeld darstellen, ist allerdings keineswegs zwingend, sondern eher Ausdruck mangelnder öffentlicher Mitgestaltung und Kontrolle. Die pla-

nerisch lückenhafte Vorbereitung der Projekte seitens der Bezirke ohne formelle Planung und Beteiligung vor dem Hintergrund ungeklärter Grundeigentumsverhältnisse, die auf die Laissez-faire-Politik der liberalen Stadtregerungen der 1990er Jahre zurückzuführen ist, könnte sogar die Weiterentwicklung des Pankrác City Projekts bedrohen.³³ Der Rückzug der öffentlichen Hand aus dem Planungsprozess bedeutete bei den neuen Zentren auch deren Rückzug aus dem öffentlichen Raum, was die Monofunktionalität der Projekte erhöhte und das Spektrum der sozialen Adressaten verringerte. So erscheint die Verkehrserschließung heute als einzige effektive Regulierung des Stadumbaus im Sinne der Verbesserung von Standorteigenschaften und der Erhaltung eines sozial inklusiven städtischen Raumes, welche die öffentliche Hand noch tätigen kann. Denn die meisten neuen Projekte haben die Möglichkeiten der Aushandlung einer Mitfinanzierung öffentlicher Einrichtungen bzw. Räume durch die privaten Investoren nicht angemessen genutzt.

Gleichzeitig zeigt sich, dass die Schaffung neuer Zentren auf das globale Image des historischen Zentrums nicht verzichten kann. Das alte Zentrum wird daher trotz des Verlustes zentraler Funktionen nicht an Bedeutung verlieren, ganz im Gegenteil. Andererseits wird es mit neuen Herausforderungen konfrontiert werden: Als Folge des Wegzugs zentraler Nutzungen wird es immer mehr leer stehende Büroräume geben, die den aktuellen Ansprüchen nicht mehr genügen. Ob diese auch weiterhin für internationale Hotelketten umgenutzt oder zu Wohnresidenzen der Manager werden, die in den neuen Bürozentren außerhalb des alten Zentrums arbeiten, wie es die letzten Trends nahe legen,³⁴ wird sich bald zeigen.

Die Entwicklung von globalen Inseln droht die soziale, wirtschaftliche und ethnische Differenzierung im Stadtraum weiter zuzuspitzen. Daher ist es dringend erforderlich, das Thema Wohnen, Arbeiten und Freizeit im historischen Zentrum wie in den neuen Zentren fachlich und politisch öffentlichkeitswirksam aufzugreifen. Damit die neuen Zentren sich auch langfristig behaupten können, wird es notwendig sein, dass sie funktional nicht nur eine Außenstelle für internationale Konzerne und deren Mitarbeiter des engen, auf Touristen spezialisierten historischen Zentrums werden, sondern ein in die Stadt integrierter Treffpunkt für ein breites Spektrum an Menschen, die dort leben und arbeiten. Das wiederum erfordert eine veränderte, aktivere Rolle der öffentlichen Hand im Rahmen einer strategischen, steuernden Planung. Dass nur eine solche Orientierung Erfolg verspricht, zeigen die viel diskutierten Modelle des Zentrumsbaus in mittel- und westeuropäischen Großstädten.

33 Gespräche mit Beamten des 4. Bezirks von Prag am 25.05.05 und 10.11.05.

34 Aktuelle Untersuchungen der Maklerfirmen zeigen ein erhöhtes Interesse der Angestellten internationaler Firmen, die nach dem Beitritt Tschechiens zur Europäischen Union in erhöhtem Maße nach Prag kommen, nach Wohnraum in der historischen Stadt. Weiterhin setzt sich vor allem in Vierteln mit kleinteiliger historischer Bebauung und individuellem Charme (Kleinseite) der Trend zur Umwandlung von Wohn- zu Bürogebäuden fort. Größere Objekte (vor allem in der Neustadt) bleiben jedoch, oft trotz aufwendiger Sanierung, immer länger ohne Mieter; vgl. P. Benešová / J. David, Pražané míví na venkov, cizinci obsazují centrum, Zeitungsartikel MF iDNES, Wirtschaftsbeilage, 19.10.2005.

Wolfgang Christ

Die Stadtregion als städtebauliche Herausforderung im 21. Jahrhundert

In meinem Berufsalltag als Hochschullehrer und praktizierender Städtebauarchitekt mache ich in den letzten Jahren mit zunehmender Tendenz eine beunruhigende Erfahrung, die sich pointiert als Zerfall des Stadtbegriffs, begleitet vom Zerfall der Disziplin des Städtebaus, charakterisieren lässt. Anschaulich werden beide Auflösungsprozesse etwa bei der Teilnahme an Kongressen, Foren, Podien oder Workshops zu den aktuellen Aufgabenfeldern der Stadtplanung wie De-Industrialisierung, demografischer Wandel, ökologisches Bauen und Siedeln, Revitalisierung der Innenstadt, Qualifizierung der Zwischenstadt usw.

Für jedes dieser Themen existiert mittlerweile ein eigener Diskurs, oft festzumachen an eigenen Begrifflichkeiten wie schrumpfende Stadt, wachsende Stadt, perforierte Stadt, soziale Stadt, solare Stadt, Global City, Airport City oder CityQuartier. Und generell gilt, dass die Anschlussfähigkeit dieser Spezialdiskurse z.B. an bestimmte Förderprogramme des Staates, an Investitionsstrategien des Immobilienmarktes, an Forschungsagenden der Wissenschaft oder an die Interessen bestimmter gesellschaftlicher Gruppen wesentlich höher einzuschätzen ist als ihre interdisziplinäre Vernetzung.

1. Zerfallsprozess des Stadtbegriffs

Ein und dieselbe Stadt kann heute in unterschiedlichen und auch widersprüchlichen Sphären der Planung präsent sein, ohne dass der Zusammenhang einer mittel- bis langfristigen Entwicklungsperspektive sichtbar wäre. So können sich Städte des Ruhrgebietes als „Shrinking City“ in die Phalanx des Niederganges einreihen, Szenarien im Modell der „perforierten Stadt“ entwerfen und zeitgleich – jedoch an einem anderen Ort und in einem gänzlich anderen Kontext – mittels Hochglanzbrochüren, bunten Projektmodellen, TV-Moderatoren, Werbegeschenken und Loungeatmosphäre, wie auf der Expo Real in München, mit Macht den Anspruch erheben, als „Ruhrstadt“ an der Spitze der dynamischen Wachstumskräfte der Metropolregionen Europas zu marschieren. Wird mit dem subventionierten Abriss von Wohnraum das Ende der kompakten Stadt postuliert, dann wird parallel mit dem Shopping Center in der City und Lifestyle-Wohnmischquartieren, z.B. an einem Hafen, die Renaissance der Stadt europäischen Typs gefeiert.

Stadt- und Planerwelten sind in Sprache, Marketing, gesellschaftspolitischer Orientierung, in der Lagebeurteilung und dann in der Art und Weise des Einsatzes von

Methoden und Instrumenten mehr und mehr voneinander getrennt. Die eine Seite ist dann via „soziale Stadt“ und „Stadtumbau“ in ein nationales Netzwerk eingebunden, das sich der wohlfahrtsstaatlichen Kultur der alten Bundesrepublik verpflichtet fühlt. Die andere Seite agiert im rauen „Real Estate Business“, ist global vernetzt und in der Regel ausschließlich am Shareholder Value interessiert. Beim „Stadtumbau“ kommen die Betroffenen zu Wort, dreht sich alles um die Probleme und Potentiale der lokalen Ökonomie, Kultur und sozialen Beziehungen. Beim „Stadtneubau“ wird Business-Englisch gesprochen und werden CEO's ermuntert, die globalen Finanzströme ins attraktive Development zu lenken. Dafür ist eine heitere, Optimismus verbreitende Aufbruchstimmung unerlässlich.

Eine fatale Selbstbezüglichkeit der jeweiligen Akteure ist die Folge. Die Fragmentierung von Stadt und Stadtplanung schreitet voran: Die Immobilienwirtschaft definiert Stadt als Renditeobjekt und dies in Zukunft um so mehr, als Gebäude – in Real Estate Investment Trusts organisiert – den Charakter von mobilen, an der Börse handelbaren Werten erhalten; die Shopping Center-Industrie misst Stadt am Kaufkraftindex und etabliert ihre Standardprodukte wie der übrige Handel auch; die Kommunikations-Dienstleister positionieren Stadt als Marke; die Ökologie bewertet den Stoffwechsel und legt Grenzwerte fest; die Mobilitätsingenieure berechnen Reisezeiten und planen Beschleunigung; die Politik denkt in scharf begrenzten Stimmbezirken, und die Bürger leben und arbeiten dann im Produkt all dieser zweckrationalen Entscheidungsprozesse, das als Ganzes niemand verantwortet.

Städtebau als gestaltende Stadtplanung büßt die Rolle der kommunalen Königsdisziplin als die koordinierende, lenkende, integrierende, raumkompetente, dem Gemeinwohl dienende Instanz ein (keine Regel ohne Ausnahme: Leipzig hat mit dem „Planwerk Stadtraum“ ein vorbildliches Zeugnis städtebaulicher Kultur abgeliefert. Aber wäre dies ohne den Druck der Olympiabewerbung auch möglich gewesen?).

Ein prototypischer Ausdruck des weit fortgeschrittenen Bedeutungsverfalls des Städtebaus kann momentan in Frankfurt am Main beobachtet werden: In den 1920er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wird das „Neue Frankfurt“ des Stadtbaurats Ernst May zum Synonym für modernen Siedlungsbau. Unter dem Oberbürgermeister Walter Wallmann und dem Kulturdezernenten Hilmar Hofmann wandelt sich das Image von „Bankfurt“, nicht zuletzt durch die großzügige, von zeitgenössischer Baukultur geprägte Museumsuferbebauung zur weltoffenen Kulturstadt der Bundesrepublik Deutschland. Ende der 1980er Jahre manifestiert der „GrünGürtel Frankfurt“ in der Tradition des gründerzeitlichen Anlagenrings die modellhafte Einbettung einer europäischen Großstadt in ihre Kulturlandschaft.

Vor dem Hintergrund der Geschichte einer Jahrhunderte alten Anstrengung, mittels Stadtbaukultur ein authentisches Bild der Stadt zu schaffen, und angesichts der gerade auch in der Metropolregion Rhein-Main virulenten Frage nach einer im europäischen Zusammenhang adäquaten stadtrionalen Identität folgt nun allen Ern-

stes, beauftragt von der „Wirtschaftsförderung Frankfurt“ im Verbund mit privaten Sponsoren, die „Marke Frankfurt“ mit dem Slogan: „Dynamik, Freiheit, Heimat“. Warum nicht gleich „Friede, Freude, Eierkuchen“? „Die Agentur organisierte eine Reihe von Workshops mit mehr als 100 Repräsentanten aus Wirtschaft und Kultur. Es sollten Werte gefunden werden, die die Marke Frankfurt ausmachen, sowie Zielgruppen definiert werden, an die sie vermittelt werden sollen. Als Anfang einer Kampagne für das neue Markenprofil der Stadt hat das Referat für internationale Angelegenheiten eine Produktserie entwickelt: Einen Schrittzähler, eine Frisbeescheibe, ein Apfelbäumchen und einen Frankfurter Kranz. Sie sollen die neuen Frankfurter Markenwerte Dynamik, Freiheit und Heimat in die Welt hinaus tragen.“¹

Wie kommen wir aus dem Dilemma der ganz offensichtlich gesellschaftlich sanktionierten Verantwortungslosigkeit für das Ganze der gebauten Umwelt, jenen Verbund aus Stadt, Infrastruktur, Landschaft und Stadtregion, den wir als Aktionsraum alltäglich nutzen, heraus? Wie verhindern wir einerseits die Banalisierung ernsthafter Probleme und andererseits die Fragmentierung komplexer Zusammenhänge in unverbundene Teildiskurse? Wie kommen wir zu langfristig belastbaren Lösungen für fundamentale städtebaulich-urbanistische Herausforderungen der Wissensgesellschaft, etwa: die radikale Eindämmung des Verbrauchs an natürlichen Ressourcen?, die Bewältigung der permanenten Durchdringung von physischer und virtueller „Stereorealität“ (P. Virilio)?, die Beheimatung von Global Playern?, den Ausgleich zwischen linearen, schnellen Mobilitätsräumen und lokal vernetzten Aufenthaltsräumen?, die „Einbettung“ (P. Sloterdijk) einer ausdifferenzierten multiethnischen Bevölkerung an gemeinschaftlichen Orten?, den Aufbau neuer zivilgesellschaftlicher Bindungen infolge der Privatisierungstendenz staatlicher und kommunaler Systeme wie Bahn, Post, Kultur, Gesundheit, Bildung etc.?, oder die Ausbildung von bürgerschaftlichen Werten im großen Maßstab der Stadtregion, des „Regional Citizen“?

Antworten lassen sich finden, wenn die eingangs formulierte Erfahrung vom Zerfallsprozess des Stadtbegriffs und der Disziplin des Städtebaus zu einer kritischen Rekonstruktion beider Topoi führt. Dann geht es um die Frage, wie eng oder wie weit wir das, was Europäische Stadt genannt wird, fassen und darauf aufbauend, welche Grundlinien den Städtebau des 21. Jahrhunderts kennzeichnen sollten.

2. Stadtyp Europäische Stadt²

Die Europäische Stadt hat im Verlauf ihrer eintausendjährigen Geschichte seit der mittelalterlichen Gründerzeitepoche in jeder Hinsicht eine unvergleichliche Kom-

1 Vgl. „Frankfurt soll zur Marke werden“, in: Frankfurter Rundschau, 15.12.2005.

2 Der Abschnitt 2 beruht auf Überlegungen, die ich in einem längeren Aufsatz entwickelt habe: W. Christ, Stadtyp Europäische Stadt, in: W. Schulte (Hrsg.), Immobilienökonomie Band III, Stadtplanerische Grundlagen, München 2005, S. 365-416.

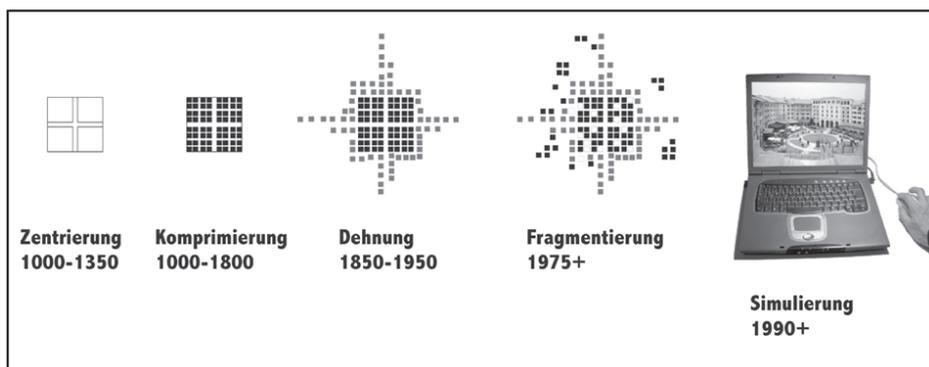


Abb. 1: Zusammenfassung der Stadtgenese.

plexität erreicht. Der Vielfalt ihres raumstrukturellen Aufbaus und gestalterischen Ausdrucks entspricht das weite Spektrum an Deutungen und Definitionen ihres Charakters³. Im Folgenden unternehme ich den Versuch, die zeitgenössische Europäische Stadt als Resultat einer ununterbrochenen Geschichte der Urbanisierung zu begreifen. Darin eingeschlossen sind Bruchstellen, Widersprüche und existentielle Konflikte. Diese führen nicht weg vom Typ der Europäischen Stadt, sie begründen vielmehr ihren reifen Charakter. Daraus folgt nun die Hypothese, dass die chronologisch identifizierbaren Phasen der Entwicklung von der mittelalterlichen Burg-Stadt zur Netz-Stadt des 20. Jahrhunderts nicht nacheinander verlöschen, also vom Fortschritt der urbanen Kultur überholt werden, sondern nebeneinander präsent bleiben: Die Parallelität der geschichtlich kodierten Eigenschaften ist der große Reichtum europäischer Stadtkultur!

Vier entscheidende Wirkkräfte der Stadtentwicklung können in ihren paradigmatischen Qualitäten den raumstrukturellen Aufbau der Stadt europäischen Typs charakterisieren:

2.1. Zentrierung

In allen Kulturen und zu allen Zeiten ist es das hervorstechende Merkmal der Stadt, dass sie Orte bereithält, an denen sich jene Kräfte entfalten können, die von zentrierenden Impulsen angetrieben werden. Das sind kultische, religiöse, machtpolitische, kulturelle, ökonomische und schließlich technologische Strukturen, die danach streben, jeweils für sich oder zusammengenommen „die“ Mitte zu markieren: ohne Mit-

3 W. Rietdorf (Hrsg.), *Auslaufmodell europäische Stadt? Neue Herausforderungen und Fragestellungen am Beginn des 21. Jahrhunderts*, Berlin 2001.

te keine Stadt. Auf diese Weise ist Stadt Ort der Herrschaft und Kontrolle, aber auch der Gemeinschaft, der Öffentlichkeit und der Kommunikation. Orte werden gebraucht, um Zentrierung sichtbar zu machen. Dies ist so im Babylon des 6. Jh. vor Christus, dessen Mauerringe von 600 Türmen überragt werden und wo in mehr als fünfzig Tempeln 1.300 Altäre zur Götterverehrung angeboten werden. Das Pantheon Roms hält „die riesige Peripherie“ des Imperiums „durch eine Macht ausstrahlende und sammelnde Mitte“ zusammen.⁴ Das World Trade Center ist nach seiner Zerstörung mehr noch als zuvor die reale und virtuelle Mitte einer weltumspannenden Ökonomie westlich-kultureller Prägung.

Zentrierung geschieht von innen, durch Markierung eines Ortes, oder von außen, durch Anschluss an ein Netz, ein System, eine Kultur. Der Begriff der Stadt leitet sich in der mediterranen Welt von „Urbs“, der Stadt Rom, ab. Deren Gründungsmythos besagt, dass Romulus seinen Bruder Remus als ewige Mahnung erschlägt, weil dieser die Stadtgrenze in Gestalt einer Furche im Boden verletzt, indem er sie einfach überspringt. Der Städter ist also derjenige, der kulturelle Werte respektiert, der Urbanität lebt und – etymologisch rekonstruiert – „vornehm“, „gebildet“, „geistreich“ und „weltläufig“ ist.

Das nordeuropäische Mittelalter leitet den Begriff Stadt von der Burg ab. Der Bürger ist hier der Burgverteidiger. Mauern machen Stadt. In der Kultur Roms ist es der Städter, der Stadt macht. Vom 11. bis 14. Jahrhundert haben sich die stadtbildenden Kräfte in Europa seit dem Niedergang des römischen Staates vom 3. bis 7. Jahrhundert soweit erholt, dass erneut zentrale Orte gebraucht werden. Eine einzigartige Gründungswelle setzt ein, die Stadt als den besonderen Ort charakterisiert, der bis heute funktionaler und kultureller Mittelpunkt ist.

Trotz weit reichender Transformation jener zentralisierenden Kräfte bleiben wir auf absehbare Zeit auf dieses Kondensat der Geschichte in Gestalt der mittelalterlichen Stadt fixiert: „Es genügt uns nicht, eine uns bekannte Stadt, nicht einmal die eigene Heimatstadt, ohne historischen Kern vorzustellen, obwohl die besiedelte Fläche außerhalb des historischen Kerns mindestens zehnfach größer ist.“⁵

Die Fixierung auf die „Alte Stadt“ macht sich als aktuelles Beispiel „Ab in die Mitte – Die City Offensive NRW“⁶ zu nutze und wirbt seit 1999 jährlich in einem Wettbewerb für ein neues gemeinschaftliches Engagement der Städte und der Wirtschaft – speziell des Handels. Ziel ist die Stärkung der historischen Stadtzentren als bürgerschaftliche und kommerzielle Mitte. Andere Bundesländer folgen dem Beispiel. Der Initiative liegt ein urbanistisches Kalkül zugrunde, das eine Rückgewin-

4 P. Sloterdijk, Sphären II, Globen, Frankfurt 1999, S. 459.

5 T. Sieverts, Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, München 1997, S. 30.

6 J. Imorde (Hrsg.), Ab in die Mitte 2003, Stadtidentitäten, Veränderte Stadtansichten 2003, Neuss 2003.

nung von Kultur- und Städtebaupolitik als Einheit anstrebt. „Vielleicht kann man von so etwas wie einem gemeinsamen Zielsystem oder Orientierungsmuster ausgehen: die Suche nach Individualität, Authentizität und vielleicht auch die Suche nach Schönheit. Wie die Kunst besitzt die Stadt „eine utopische Dimension, weil sie sich jenseits der natürlichen Ordnung situiert“ (nach B. Groys). Künstlerische Aktivität und Städtebau wollen – jeweils mit ihren Mitteln – Visionen für ein besseres Leben entwickeln.⁷

2.2. Komprimierung

Nach der Gründungsphase entwickelt sich die europäische Stadt zu einem „Bienenstock“: Handwerker stellen alle möglichen Waren her und verkaufen sie über Läden; Händler gehen ein und aus; Landwirtschaft ist noch für lange Zeit innerhalb der Mauern selbstverständlich, und auch Weinberge gehören dazu, um sie im Ernstfall vor der Zerstörung schützen zu können. Die Ummauerung ist im Übrigen so angelegt, dass die zur Stadt zählende Landbevölkerung in ihr Platz finden würde. Städter und Dorfbewohner müssen gemeinsam für den Bau und die Wartung der Mauer aufkommen. Häuser und Stadt dienen der gesamten Produktions- und Distributionskette vorindustrieller Ökonomie.

Eine kontextuelle Architektur vermittelt alle städtischen Nutzungen. Nach dem 15. Jahrhundert schlägt sich zunehmender Wohlstand und ein wachsendes Heer von Lohnarbeitern in Wohnpalästen und engen, dichten und aufgestockten Wohnhäusern nieder. In Berlin ist noch bis 1880 das Stadthaus repräsentativ für die mittelalterlich gemischte Stadt: „Kleinadel über Besitzbürger, Beamte, Angestellte und Hauspersonal bis zu Kleinhandwerkern und Gelegenheitsarbeitern, wohnten in ein- und demselben Gebäudekomplex, oftmals in den verschiedenen Etagen ein- und desselben Gebäudes. Hinzu kamen Werkstätten und Lager in den Hinterhöfen und -häusern; gelegentlich auch Wohnstätten der Arbeiter in den Hinterhäusern.“⁸

In der Phase der Komprimierung der Nutzungen und Interaktionen im Raum der Stadt bilden sich jene Eigenschaften heraus, die heute als städtebauliche Werte der europäischen Stadtkultur gelten können. In sieben Stichwörtern, die alle mit dem Buchstaben „k“ beginnen, lässt sich ein Idealbild der europäischen Stadt zeichnen:

- sie ist räumlich *kompakt*, und
- ihre Figur ist eindeutig *konturiert*;
- sie ist funktional *komplex* gefügt und
- vermittelt doch den Eindruck von *Kohärenz*;
- sie ist der Raum der *Kultur* und

7 Vgl. U. Hatzfeld, Sommertheater – Kulturelles Niemandsland oder Strukturpolitik?, in: I. Imorde (s. A 6), S. 9.

8 L. Engell, bewegen beschreiben, Theorie zur Filmgeschichte, Weimar 1995, S. 17.

- damit eng verflochten, des *Kapitals*;
- schließlich ist die Stadt Ort und strukturierendes Milieu personaler *Kommunikation*.

Diese 7 K-Eigenschaften dienen heute – unter gänzlich veränderten Voraussetzungen – dennoch als Leitbild der Revitalisierung und Urbanisierung. In Deutschland zählen dazu die von der Raumordnungspolitik vertretenen Leitbilder der „Innenentwicklung“, der „Stadt der kurzen Wege“, der „Mischung von Funktionen“, der „Siedlung an Knotenpunkten des ÖPNV“ und das „flächen- und energiesparende Bauen“.

In jedem Fall gewinnt der Raum als vermittelnde Instanz tendenziell jene Bedeutung zurück, die ihm im Zeitalter der „Dehnung“ und der Funktionstrennung abhanden kommt. Komprimierung als Wirkkraft der Stadtentwicklung verlangt die Entschärfung von potenziellen Nutzungskonflikten, da heute keine Mauer mehr die Flucht in eine besser organisierte Umwelt verhindert. Auch am Beispiel der „Alten Stadt“ kann man lernen, welche Qualität Gestaltung haben muss, damit für alle Beteiligten möglichst eine „win-win-Situation“ herauskommt. Baukultur und eine auf Synergieeffekte orientierte Stadtbaukultur sind die Voraussetzung für eine Reformulierung der Stadt europäischen Typs.

2.3. Dehnung

Stadt dehnt sich in vielfältiger Weise: Die infrastrukturellen Netze des 19. und 20. Jahrhunderts erlauben die Trennung und Verlagerung der städtischen Funktionen an Orte, die jeweils optimale Nutzungsbedingungen versprechen. Segregation und Suburbanisierung entflechten die komprimierte Stadt. Im Bild der Dehnung ist jedoch immer noch der Zusammenhalt präsent. Der historische Stadtkern behält bis zum Ende des 20. Jahrhunderts seine bindende Kraft.

Dies ist zur Blütezeit der griechischen Polis nicht anders: Im vierten vorchristlichen Jahrhundert leben bei einer Gesamtbevölkerung von etwa 150.000 bis 250.000 Einwohnern ca. 20.000 bis 30.000 Bürger in Athen. Davon wiederum können sich etwa 40 Prozent ein Leben außerhalb der Stadtgrenze „weiter als 24 km vom Stadtzentrum“ leisten.⁹

Im Barockzeitalter werden im Umland italienischer Städte wie Rom, Neapel oder Genua, an den Ufern lombardischer Seen und in Venetien „Tausende Prunkvillen mit Parks, künstlichen Seen, Jagdpavillons, monumentalen Springbrunnen und ähnlichem mehr“ gebaut.¹⁰ Das Barockzeitalter erprobt die Macht und die notwendigen Methoden und Instrumente einer ganzheitlichen Planung riesiger Landschaftsräume. Die Perspektive erlaubt die Dehnung des Herrschaftsraumes in die potentielle Unendlichkeit der Achse und des Point de Vue, die Parkanlagen wie Versailles aus-

⁹ R. Sennett, *Fleisch und Stein*, Berlin 1995, S. 67.

¹⁰ M. Fazio, *Historische Stadtzentren Italiens*, Köln 1980, S. 141.

zeichnen. Die gestalterische Beherrschung der Natur bildet die Voraussetzung zur planerischen Beherrschung der Stadt. Im Idealplan für die neue Salinenstadt in Chaux ist die Stadt grenzenlos und wird zum Bestandteil der Landschaft.

Der Architekt Ledoux entwirft 1790 ein visionäres Bild der Stadt des 20. Jahrhunderts: In der Dehnung nach außen gewinnt die Stadt die Landschaft als neuen urbanen Raum hinzu.¹¹ Sieverts spricht daher von verlandschafteter Stadt und verstädterter Landschaft. Die In-Wert-Setzung der grünen Freiräume, die die Stadt sich dehnend einverleibt, ihre konsequente Transformation vom exterritorialen Schutzraum historischer Natur oder industrieller Landwirtschaft zum urbanen, „freien“ Innenraum ist das Programm aller Metropolregionen. „New Urban Landscapes“ werden integrativer Bestandteil der europäischen Stadt.¹² Sie gewinnt damit eine Dimension zurück, die sie bis zum 15. Jahrhundert auszeichnet: ein etwa gleichwertiges Verhältnis von gebautem und naturnahem Raum.

2.4. Fragmentierung

Die europäische Stadt hat im Laufe ihrer Entwicklung mehr und mehr Orte zentraler Bedeutung versammelt, dabei den gebauten Raum als eigenständiges Medium hervorgebracht und nicht zuletzt die einst verachtete und verdrängte Natur in ein potenziell partnerschaftliches Verhältnis integriert. Die Qualität der Stadt beruht auf der Vielfalt ihrer Angebote und der Chance, dass diese von allen so optimal wie möglich genutzt werden können. Neben Stadt und Landschaft, Ort und Raum tritt heute endgültig Technik, d.h. Zeit und technische Infrastruktur als eigener Topos ins Rampenlicht der Stadtentwicklung. Bahn, Auto, Flugzeug, Fotografie, Film, Telefon und Fernsehen gehen auf Erfindungen des 19. Jahrhunderts zurück. Jede Technologie für sich hat Fähigkeiten mit sich gebracht, die die Unabhängigkeit von der Stadt erhöhen. Doch erst die Kombination aller neuen Medien und Mobilitätstechnologien und ihre systematische Integration – z.B. im Navigationssystem des PKW – erlaubt die tendenzielle Emanzipation der Nutzungen und Nutzer vom „Bindemittel“ Stadt.

Stadt-Simulation in virtuellen Räumen und Stadt-Fragmentierung im physischen Raum ist die absehbare Konsequenz der technologischen Entwicklung des 21. Jahrhunderts. Dabei kann der reale Raum von der Region bis zum Globus gedehnt sein. Der Standort der Fragmente Bürostadt, Headquarter, Backoffice, Produktionshalle, Shopping Center oder Golf Community ist immer dem Bedarf entsprechend vernetzbar. Fragmentierung reicht vom einzelnen Haus, das als suburbane Villa in schöner Landschaft „access“ zu allen modernen Netzwerken hat, bis zu hoch speziali-

11 R. Eaton, *Die ideale Stadt, Von der Antike bis zur Gegenwart*, Berlin 2001, S. 111.

12 M. Orth, *New Urban Landscapes. Neue Wege sozialverträglicher Entwicklung von Stadtlandschaften*, Wiesbaden 2001.

sierten neuen urbanen Knoten wie Airport Cities. „Aerotropolis“ als neue urbane Form reagiert auf die Anforderungen nach Flexibilität, schneller Lieferung von Waren und Führungsvorteilen für Führungskräfte.¹³

Stadt-Fragmentierung läuft als Prozess im Kontext der Bildung von Stadtregionen ab. Es tritt also keine disperse Verteilung von urbanen Bruchstücken irgendwo auf, sondern Fragmente werden von der Schwerkraft der Metropolregionen angezogen. Nun kommt es darauf an, die Region als neuen städtebaulichen Maßstab anzuerkennen. Im Mittelpunkt planerischer Qualifizierung wird daher alles stehen, was verbindet, vernetzt und bewegt: das Autobahnnetz und Raststätten, Auf- und Abfahrten, Lärmschutzwände und Grünstreifen; das Schienennetz mit Bahnhöfen und Stationen, Trassenverlauf und Trassengestaltung; natürliche Netzwerke wie Wasserläufe und Grünzüge; virtuelle Netzwerke wie die der Print- und elektronischen Medien. Die Orte dazwischen, das sind die Orte der Region!¹⁴

Der Städtebau ist am Beginn des 21. Jahrhunderts am Stadtrand, vor der Stadt, in Suburbia, in der Zwischenstadt, in der Stadtregion angekommen. Dann gilt: Stadt ist Region – Region ist Stadt. Mit der neuen Dimension des Planungsraumes wird sich die Disziplin, die vor mehr als hundert Jahren angetreten ist, die Kraft und das Elend der Industriestadt zu bändigen, tief greifend wandeln. Wir wissen, Gestaltung verlangt Sympathie, wenn nicht sogar mitfühlendes Engagement für den Gegenstand oder den Kontext des Interesses, sei es ein Auto, eine Immobilie oder ein Feuchtbiotop. Gestaltung im Maßstab einer Stadtregion – in der mittlerweile ca. die Hälfte der Bundesbürger wohnen – erfordert neue Methoden und Instrumente, Leitbilder und Strategien, Akteure und Instanzen, z. B. ein gewähltes Regionalparlament wie in der Region Stuttgart seit 1994.

Städtebau in der Stadtregion bedeutet einen prinzipiellen Übergang von einer Grenzen ziehenden, Abstand sichernden, Nutzungen trennenden, Technik, Kultur und Natur scheidenden, eindimensionale Standorte generierenden Regionalplanung hin zu einer Raum und Zeit, Ort und Welt, Stadt und Land integrierenden Planungs- und Projektkultur.

Dabei könnte sich eine Raumfigur der Stadtregion einprägen, die den unvergleichlichen Bilderreichtum der europäischen Stadt unmittelbar erlebbar macht und die narrative Substanz dieses besonderen Raumes in der Postmoderne produktiv werden lässt. Voraussetzung wäre, dass Differenz als Grundbedingung von Identität neu interpretiert werden müsste. Die Zeiten sind vorbei, da etwa Innen und Außen mit Hilfe einer Stadtmauer oder eines Grünzuges unterschieden werden können. Ziel sollte es vielmehr sein, die Stadtregion als artifiziellen Innenraum eines mehr als

13 J. Karsada, Aerotropolis: Airport-Driven Urban Development, in: ULI on the Future, Washington 2000, S. 32.

14 W. Christ, Ist Suburbia gestaltbar?, in: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Suburbia: Perspektiven jenseits von Zersiedlung, Bonn 2004, S. 62.

tausendjährigen Sedimentes gelebter Geschichte von der Mitte-Kultur bis zur Rand-Kultur, vom Knoten zum Netz, vom Raum-Zeit-Kontinuum zur Raum-Zeit-Simulation als neue Sphäre der Urbanität anzuerkennen. In einer Kultur der feinkörnigen Differenz müssen wir uns darin einüben, das „Andere“ als Komplementärmilieu zum „Eigenen“ als Bereicherung lieben zu lernen.

3. Grundlinien eines Neuen Städtebaus

Die Begabungen des Stadttyps Europäische Stadt liegen in der nachgewiesenen Integrationsfähigkeit immer neuer raumfunktionaler und raumstruktureller Ansprüche. Im wörtlichen Sinne geht mit dieser Anreicherung eine Bereicherung der Substanz einher. Dies geschah und geschieht nicht automatisch. Voraussetzung ist ein Programm mit entsprechenden Zielsetzungen, sind Protagonisten, die sich dafür einsetzen, sowie gesellschaftliche, kulturelle und materielle Trägerstrukturen, die einen Entwicklungsprozess überhaupt erst möglich machen. An aktuellen Beispielen mangelt es nicht. Drei ragen besonders heraus:

Das erste Beispiel ist der Umbau der Großsiedlungen der funktionalistischen Moderne in eine postmoderne Bautypologie und Raumstruktur. In Leinefelde, Thüringen, sind dazu mehrfach ausgezeichnete modellhafte Projekte entstanden. Die Renaturierung und Rekultivierung riesiger Bergbaufolgelandschaften (z.T. sogar radioaktiv verstrahlt) ist weltweit ohne Vorbild. Die ökologische Sanierung und Wiederherstellung eines Status Quo-Verhältnisses quasi natürlicher Bedingungen wird generell mit landschaftsarchitektonischen und baukünstlerischen Ambitionen verbunden, etwa im Rahmen von Landes- und Bundesgartenschauen, der EXPO 2000 in Sachsen-Anhalt oder der IBA Fürst Pückler Land in der Lausitz. Das dritte Beispiel ist die IBA Emscher Park. Ihr ist es gelungen, selbst das sperrige Erbe der Montanindustrie zu urbanisieren. Industrienatur und Industriekultur sind seitdem Begriffe mit populärem Klang. Nur so ist etwa das Projekt einer „Ruhrstadt“ als positive Botschaft für 5 Millionen Menschen möglich gewesen.¹⁵

Die genannten Fälle zeigen, dass gemessen an traditionellen Haltungen zum Wohnen, zur Natur, zur Region oder zum Schönen geradezu aussichtslose Ziele verfolgt wurden. Dennoch sind die Projekte erfolgreich. Dies beweist, dass die Integration selbst widersprüchlicher Kontexte in allen Größenordnungen vom Wohnblock bis zur 100 km²-Fläche der Bergbaufolgelandschaft in das Gefüge der Europäischen Stadt machbar ist. Gleichwohl handelt es sich um Anforderungen am Ende einer Epoche, nämlich die Hinterlassenschaften des Industriezeitalters so gut es eben geht an die heutigen Bedürfnisse anzupassen. Dabei gelingt es noch, Potentiale zu er-

15 W. Christ, Neue Zeichen braucht das Land, in: H. Schierz (Hrsg.), Aufbruch zu neuen Ufern. Die Goitzsche – das weltweit größte Landschaftskunstprojekt, Halle an der Saale 2001, S. 61.

schließen, indem eine Trabantenstadt zur Gartenstadt, Baggerlöcher zur Seenlandschaft oder ein Stahlwerkareal zum Freizeitpark werden kann.

Noch nicht auf der Agenda gesellschaftlicher Ziele angelangt sind dagegen alle jene Aufgabenfelder, die vorausschauend die zukünftige Funktionsfähigkeit der nachindustriellen Kultur auf der Ebene des städtebaulichen Raumes und der Orte darin sicherstellen müssen. Dabei ist die Ausgangsanalyse die gleiche wie in der Gründerzeit der Industriegesellschaft: „Der Städtebau in unserem Sinne hat alle diejenigen baulichen Anlagen zum Gegenstande, welche dazu bestimmt sind, einerseits der städtischen Bevölkerung die Errichtung zweckmäßiger Wohnungen und Arbeitsstätten, den Verkehr untereinander und die Bewegung im Freien, andererseits dem Gemeinwesen die Errichtung der Baulichkeiten für Verwaltung, Gottesdienst, Unterricht, Gesundheits- und Krankenpflege, Lebensmittelversorgung, Sicherheit und Vergnügen, Kunst und Wissenschaft, Verkehr und sonstige öffentliche Zwecke zu ermöglichen.“

Josef Stübbens Einleitung zu seinem Handbuch des Städtebaus aus dem Jahr 1890 weist auch den Weg zum Neuen Städtebau des 21. Jahrhunderts. Auch heute gilt es, die raumbildenden Kräfte zu erkennen, ihre Bedürfnisse anzunehmen, sie in ihren Eigenschaften zu verstehen, Konflikte und Synergieeffekte bewusst zu machen, aber auch Werte und Leitbilder zu formulieren, nach denen sich Planung ausrichten kann. Vor allem aber geht es um die Gewissheit, dass die wachsende funktionale Komplexität – etwa der Stadtregion – nicht allein Gegenstand eines Project-Facility-Urban-Regional-Managements sein kann, sondern gleichberechtigt die Kompetenz für den Raum verlangt. Ästhetik als Erkenntnisform und Lösungsstrategie muss (wieder) Einzug in den Städtebau halten! Darin liegt ein Grund für die Aktualität des New Urbanism als Planungskultur. „We have learnt ... that regeneration has to be designed“. Diese Feststellung Sir Richard Rogers im Bericht der Urban Task Force „Towards an Urban Renaissance“ von 1999¹⁶ ist ebenso bezeichnend wie die Wiederentdeckung Werner Hegemanns und seine Zeugenschaft für Städtebau als „The New Civic Art“¹⁷.

Ein Neuer Städtebau müsste aus meiner Sicht einen Paradigmenwechsel vollziehen. Für diesen Wechsel stehen vier zentrale Begriffe:

(1.) Komplexität gestalten

„Organize Complexity“ hat schon Jane Jacobs Anfang der 1960er Jahre in „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ der funktionalistischen Kultur der raumfunktionalen Arbeitsteilung – im Grunde der Enträumlichung urbaner Milieus – entgegengehalten. Ganz im Sinne naturwissenschaftlicher Vernunft ist die Stadt des In-

16 *Department of Environment, Transport and the Regions, Towards an Urban Renaissance. Final Report of the Urban Task Force chaired by Lord Richard Rogers of Riverside, London 1999, S. 7.*

17 A. Duany (Hrsg.), *The New Civic Art – Elements of Town Planning*, New York 2003.

dustriezeitalters ein durch technische Infrastruktur re-integrierter Zusammenhang der separierten Teile Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit, Verkehr. Die innere Logik einer Kultur der Trennungen ist in der Wissensgesellschaft kontraproduktiv. Deren Funktionsfähigkeit basiert im Gegenteil auf dem Vermögen, Komplexität in jeglicher Form in Räumen und an Orten wieder einzuführen. Synergieeffekte überlagern Nutzungskonflikte. Die „Renaissance der Mitte“¹⁸, aber auch die „Urbanisierung der Zwischenstadt“¹⁹ oder die Bildung von „Airport City“ und „Hafen City“ sind Zeichen, dass der architektonische Raum mit seiner Fähigkeit zur physischen Fügung heterogener Bau-Teile den technischen Raum der Industriestadt ablöst. Baukultur wird zum Produktivfaktor – und das nicht wegen des „Bilbao-Effektes“. Komplexität organisieren heißt heute Komplexität gestalten. Urban Design ist keine Oberflächenveredelung, sondern Grundlagenarbeit. „Expert design is a necessary element of urbanism. Policy and administration are not enough to promote re-investment in old places or the development of compact, diverse, walkable new places. Design is what ‚The New Civic Art‘ contributes to the struggle.“²⁰

(2.) Gesellschaft von Orten

Die totale Verfügbarkeit des Raumes potentiell für jeden und zu jeder Zeit als Konsequenz der technischen Mobilitäts- und Kommunikationsinfrastruktur zwingt uns, Abschied zu nehmen vom Bild eines hierarchisch gegliederten Raumes. Dies gilt sowohl für das Innen-Außen-Verhältnis von Stadt und Umland als auch für die Zentrale Orte-Theorie der Raumordnung. Zur Erinnerung: Der „Alte Städtebau“ entstammt einer Epoche vollkommen klarer Figur-Grund-Verhältnisse. Noch bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts sind Städte und Dörfer begrenzte Figuren auf dem freien und großen Grund der Landschaft. Die Rollenverteilung ist eindeutig – ebenso wie die der Planer, die alles daran setzen, die Raumentwicklung quasi militärisch-strategisch zu beherrschen. Dehnung, Fragmentierung und Virtualisierung der Stadt machen eine neue Haltung notwendig: Alle Orte eines urbanen Verdichtungsraumes sind wertvoll, spielen eine Rolle, dienen in irgendeiner Weise letztlich dem „Ganzen“, auch wenn sie z.B. „nur“ die Durchfahrt eines ICE ermöglichen. Wir brauchen daher nicht nur „design at all scales“ (A. Duany), sondern im Sinne von „landscape urbanism“ eine städtebauliche Haltung gegenüber ausnahmslos allen Orten und Räumen. Wenn wir den Raum – insbesondere der Stadtregion – als eine Gesellschaft von Räumen begreifen, müsste ein „Gesellschaftsvertrag“ die tradierten Leitbilder ablösen.

(3.) Raumcodes für die Stadtregion

Mit der Renaissance des architektonisch-städtebaulichen Raumes auf allen Maßstabsebenen vom Block bis zur Stadtregion steht die Zukunft der Areale zur Debatte.

18 H. Bodenschatz (Hrsg.), Renaissance der Mitte. Zentrumsbau in London und Berlin, Berlin 2005.

19 L. Bölling / W. Christ, Bilder einer Zwischenstadt – Ikonografie und Szenografie eines Urbanisierungsprozesses, Wuppertal 2006.

20 A. Duany (s. A 17), S. 8.

te, die nie diesem Anspruch genügen mussten und nicht zuletzt gerade darum aus der Stadt verdrängt und am Rand platziert wurden: Gewerbegebiete, Freizeitanlagen, großflächiger Handel, Verkehrsinfrastruktur etc. Die so genannte Zwischenstadt repräsentiert all diese Elemente. Deren Urbanisierungsprozess ist unübersehbar. Doch im Gegensatz zu den USA und den dortigen Urbanisierungstendenzen von Suburbia lag der Zwischenstadt nie in vergleichbarer Weise eine städtebaulich-urbanistische Planungsphilosophie zugrunde. Allein die Rasterstruktur der Straßenerschließung ermöglicht es heute z.B. der Metropolregion Los Angeles, „Urban Corridors“ entlang traditionell reiner Schnellverkehrsboulevards einzurichten. Die Autobahnen und Umgehungsstraßen deutscher Stadtregionen sind hingegen autistische technische Gebilde, „reine“ Verkehrsräume. Hinzu kommt, dass die Zwischenstadt-Raumtypologie in der Regel neuartige, mehr oder weniger städtebaulich ungeprüfte Charakteristika aufweist. Die suburbane Raumproduktion in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist derzeit so gut wie nicht anschlussfähig, weder an die „Alte Stadt“ noch an die Kulturlandschaft. Am Vorbild der Urbanisierung von Suburbia in den USA kann sich der anstehende Umbau – die Qualifizierung – der Zwischenstadt orientieren: Wir müssen nach Raumcodes suchen, die den Erschließungs-Code oder den „Gewerbesteuer-Code“ ablösen.

(4.) Zivilgesellschaft als Bauherr

Im Kontext der Stadtregion ist die „Demokratie als Bauherr“ abwesend. In einem Leerraum bürgerschaftlicher Verantwortung gedeiht eine weitgehend ökonomisch und technologisch determinierte Raumkultur des Industriezeitalters: billig, effizient, seriell, isoliert, optimiert. In diesem Milieu entwickeln sich Urbanisierungsprozesse nahezu ausschließlich auf Initiative privater, am Markt orientierter Akteure. Die Aktivisten reichen von der „Do it Yourself-Urbanistik“ der Imbissbudenbesitzer bis zur „Fast Food-Urbanistik“ der Shopping Center-Manager. Schnell konsumierbare Orte und Räume prägen die Innenentwicklung der Stadtregion. In einer Spannweite von individueller Improvisation bis zum marketing-strategischen Kalkül bewegt sich der Urbanisierungsprozess voran.

Die drei vorangehend skizzierten Paradigmenwechsel werden wirkungslos bleiben, wenn es nicht gelingt, Verantwortung für den gebauten Raum von der historisch gewachsenen Bürger-Stadt auf die Bürger-Region zu transformieren. Die größte Chance, dies zu bewerkstelligen, räume ich zivilgesellschaftlichen Initiativen ein. Das Ladenburger Kolleg zur Qualifizierung der Zwischenstadt der Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung zähle ich zu den Promotoren eines solchen Prozesses. Der private Städtebau ist dabei kein Gegner oder notwendiges Übel, sondern strategischer Partner. Doch für diese Partnerschaft fehlen in Deutschland derzeit tragfähige Strukturen. Das „Urban Land Institute“ und der „Council für European Urbanism“ sind hoffnungsvolle Ansätze auf dem Weg zur Zivilgesellschaft als Bauherr der Stadtregion und Mitträgerschaft eines Neuen Städtebaus.

Helmut Vogt

Bonner Wendemarken

Bedeutungs- und Rollenverständnis einer Mittelstadt im historischen Wandel

Nein, die Lichter sind nicht ausgegangen in Bonn, als der Bund und sein Tross im Sommer 1999 die Hauptstadt des wiedervereinigten Deutschland bezogen. Mit seinen Ausgleichsmaßnahmen hat sich der demokratische Staat weit nobler verhalten als mancher Industriebetrieb dies nach Aufgabe eines Standortes mit der Hinterlassenschaft seiner Aktivitäten tun kann. Zugegeben, es war auch Glück im Spiel, und alte Loyalitäten konnten erfolgreich eingefordert werden, als die beteiligten Gruppen in geräuschloser Kooperation den notwendigen Transformationsprozess vorantrieben. Aber es gab am Rhein auch viel kollektive historische Erfahrung in der Bewältigung von Brüchen und der Anpassung des Stadtprofils an die neue Lage. Städte mittlerer Größe sind ohnehin stärker dem rauen Wind des Wandels ausgesetzt. Metropolen stehen felsenfest im Schutz ihrer Traditionen; von Erneuerungszwängen sind hier, wenn überhaupt, jeweils nur Segmente betroffen. Selbst wenn London optisch eindrucksvoll einen Teil der Finanzdienstleistungen aus der City in ein obsolet gewordenes Hafenableit umquartiert, so ist diese Anpassung eher marginal und ändert insgesamt wenig an seiner etablierten Rolle als Parlaments- und Regierungssitz, Verkehrs- und Wirtschaftszentrum, Finanzplatz für Europa. Dagegen hat Bonn in den letzten 200 Jahren als Folge exogener Entwicklungen sein Rollenkonzept mehrfach radikal neu definieren müssen.

1. Von der Residenz- zur Fabrikstadt

Die Serie der erzwungenen Neufindungen setzte im Jahre 1794 ein, und es war die beklemmende Parallelität von Ursachen und möglichen Folgen, die für den Zeitraum nach dem schockierenden Umzugsbeschluss von 1791 das Schlimmste befürchten ließ. Allerdings war am Ende des 18. Jahrhunderts der Wechsel besonders abrupt und in keiner Weise abgemildert durch eine mehrjährige Übergangsphase. Ganze fünf Tage vergingen nach der endgültigen Abreise des Kölner Erzbischofs aus der Hauptstadt seines Kurstaates, bevor französische Revolutionstruppen die Stadt besetzten. Praktisch über Nacht verlor Bonn die lange innegehabte Residenzfunktion. 1798 wurde es von den Eroberern auf den Sitz einer bloßen Unterpräfektur im neu geschaffenen Rhein-Mosel-Departement reduziert. Der Verlust der kurfürstlichen Universität, die Auswanderung des Adels und der meisten Hof- und Regie-

rungsbeamten dünnte die Schicht wohlhabender Konsumenten stark aus. „Jetzt ist Bonn ein todter stiller Ort, der nichts mehr hat, was den Fremden noch anziehen könnte, als die Ruinen seines ehemaligen Glanzes“, formulierte ein zeitgenössischer Reiseschriftsteller. Um fast 20% sank zwischen 1790 und 1798 die Zahl der Einwohner, unter ihnen überproportional viele Begüterte. „So wird die Stadt an wohlhabenden Einwohnern immer ärmer und mit Bettlern immer mehr angefüllt“, notierte ein Chronist noch 1805, als sich die Verhältnisse bereits stabilisiert hatten. Dennoch: Verglichen mit dem Stichjahr 1781 hatte sich nach der amtlichen Statistik von 1808 die Zahl der registrierten Armen verdreifacht!¹

Bei der Bewältigung der Strukturkrise kam den Bonnern ein Faktor zur Hilfe, der die verkrustete, mit den Attributen der verzopften deutschen Kleinstaaterei behafteten Stadt, zumindest für ein Jahrzehnt, an die Spitze des langfristigen wirtschaftlichen Innovationsprozesses katapultierte. Ohne Hoffnung auf eine Belebung des daniederliegenden Handwerks und wegen der nahen Konkurrenz des übermächtigen Köln auch als Handelsplatz unattraktiv, öffnete sich die Stadt notgedrungen etwas vollkommen Neuem, und das war am Anfang des 19. Jahrhunderts die von England – mit einem kleinen Umweg über das Bergische Land – herüberkommende Industrie. Denn durch die Verlegung der Zollgrenze an den Rhein sahen sich zahlreiche bergische Fabrikanten gezwungen, ihren Betrieb aus dem Stammland in ihr linksrheinisches Hauptabsatzgebiet zu verlegen. In Bonn fanden sie förderliche Standortbedingungen vor: Leerstehende Kloster- und Kirchengebäude, in denen schnell und ohne übermäßigen Bauaufwand Industrieanlagen untergebracht werden konnten, und natürlich billige Arbeitskräfte aus der Armenschicht. Allein dreihundert Menschen beschäftigte 1810 die Baumwollspinnerei Frowein, Berg & Co. Sie war 1806 im aufgelösten Franziskanerkloster gegründet worden. Die zwei Jahre später installierte 20-PS-Dampfmaschine trieb fast 10.000 Spindeln an. Mit 1.231 Fabrikarbeitern übertraf 1810 die Zahl der in frühindustriellen Betrieben Beschäftigten sogar die traditionell starke Gruppe der Handwerker. Nach einem Jahrzehnt der Stagnation wuchs die Bevölkerung wieder. Die seit 1790 eingetretenen Verluste konnten weitgehend ausgeglichen werden.²

Noch bevor Zeitgenossen diese Entwicklung als bloßes Strohfeuer begreifen konnten, als trügerische Scheinblüte der Textilindustrie im Schutz der napoleonischen Kontinentalsperre bzw. als Folge vorübergehender territorialer Veränderungen, musste das kurzlebige Zwischenspiel sogar als Paradebeispiel dessen erhalten, was die neue maschinengestützte Form des Produzierens vermochte. Ausgerechnet in

1 E. Ennen / A.E. Maurer / C. Valder-Knechtges, Bonn unter französischer Herrschaft (1794-1814), S. 11, 36, in: D. Höroldt (Hrsg.), Bonn. Von einer französischen Bezirksstadt zur Bundeshauptstadt 1794-1989, Bonn 1989; H. Vogt, Die Wirtschaftsregion Bonn/Rhein-Sieg im Industriezeitalter, Alfter 1991, S. 29 f.

2 H. Vogt (s. A 1), S. 30 ff.



Abb. 1: Ansicht von Bonn, Gouache um 1820.

einer Denkschrift, mit der sich die Stadt Bonn dem preußischen Staat als Standort für seine neu zu gründende rheinische Universität empfahl, wurde die wundersame Rettung der Stadt vor dem ökonomischen Nichts gepriesen: „Geschickte Lehrer“ könnten gerade in Bonn „dem Jüngling hier das größte Resultat der modernen Fabrikindustrie in seinen reichsten Wirkungen zeigen; ...ihm in den Fabriken dieser Stadt die ganze Kunst vor Augen legen, die Arme und Hände des Menschen durch Maschinen zu ersetzen und dadurch die Nationalkraft künstlich zu vermehren.“ Durch die Anschauung würden künftige Studenten „in der Geschichte einer einzigen Stadt die Macht der Industrie erkennen und damit begreifen, wie Bonn wenigstens einen Schatten von ökonomischer Existenz übrig behalten konnte“.³

Als dies geschrieben wurde, war der Absturz der Bonner Fabrikindustrie bereits in vollem Gange. Zölle und Einfuhrverbote nach Frankreich und Belgien, ein Wiedererstarken der Bergischen Konkurrenz, das ungehinderte Einströmen von Textilien aus den technisch überlegenen Betrieben des Pionierlandes Großbritannien ließen die Bonner Baumwollverarbeitung binnen weniger Jahre auf ein gutes Viertel des Höchststandes von 1810 absinken. Nicht das von der napoleonischen Sonder-

3 P.J. Rehfuß, Die Ansprüche und Hoffnungen der Stadt Bonn vor dem Thron ihres künftigen Beherrschers, Bonn 1814, S. 27.

konjunktur besonnte Bonn wurde dauerhaft zum Schwerpunkt der rheinischen Baumwollverarbeitung, sondern der Regierungsbezirk Düsseldorf mit der Textilregion Mönchengladbach-Rheydt. Preußisch knapp und schnörkellos formuliert der früheste Verwaltungsbericht des Kreises Bonn (1818) das vorläufige Ende aller Fabrikstadt-Träume: „Das vorzüglichste Gewerbe und Subsistenzmittel im Kreise Bonn ist der Ackerbau. Der Handel und die Fabriken sind nicht groß.“⁴

2. *Universitäts-, Garnisons- und Luxusstadt*

Damit war die Stadt ökonomisch wieder auf den Zustand von 1794 zurückgeworfen und hätte sich in der Folgezeit als Ackerbürgerstadt und kleines Mittelzentrum kaum von zahllosen anderen Orten unterschieden. Wenn es Bonn relativ früh gelang, diesen vorgezeichneten Weg in die Bedeutungslosigkeit zu verlassen, ist dies der Weitsicht seiner Verwaltung zu verdanken, bestehende Reserven preußischer Stellen gegen die rheinische Metropole Köln auszunutzen und sich im Wettlauf mit der Domstadt zukunftssträchtige Institutionen zu sichern. Ohne die huldvolle Bevorzugung durch die neuen Herren in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hätte die Stadt überhaupt nicht die wirtschaftlichen und kulturellen Voraussetzungen besessen, um sich nach 1871 zusätzlich als bevorzugter Wohnort wohlhabender Pensionäre und Fabrikanten zu positionieren. Mochte aus Kölner Bankierskreisen auch verlauten, man habe in eine arme Familie geheiratet – für Bonn öffnete sich aus Berlin eher ein Füllhorn.

Von überragender Bedeutung, zunächst wirtschaftlich und später – dank ihres hohen akademischen Ranges – für die Prägung der gesamten Stadt, war die Gründung der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität im Jahre 1818. Platz fand die neue Bildungseinrichtung im lang gestreckten Bau des ehemaligen kurfürstlichen Schlosses am Südrand der damaligen Stadt. Somit trat die Hochschule auch optisch in die Nachfolge der Residenzfunktion ein. Nach vorsichtiger Schätzung Höroldts war bereits um 1830 jeder dritte bis vierte in Bonn ausgegebene Taler universitätsbedingt. Unter Kaufkraftaspekten sind an staatlichen Zuweisungen ebenso die Garnison und die Ansiedlung weiterer Behörden zu nennen. Bereits seit 1816 war Bonn Standort eines Ulanenregiments. Ein hier Dienst tuender Einjährig-Freiwilliger gab, da er sein eigenes Pferd stellen musste, im Jahr soviel aus, wie ein mittlerer Beamter verdiente. Um auch für solche Studenten attraktiv zu werden, die am Universitätsort in einer weniger vornehmen Einheit ihre Wehrpflicht ableisten wollten, bemühte sich die Verwaltung erfolgreich, auch ein Infanterie-Regiment nach Bonn zu bekommen. Von 1816 datiert ebenfalls das königliche Oberbergamt mit seinem geographisch weit gefassten Zuständigkeitsbereich (zwischen Siegen und Saarbrücken). Auch hier fielen die in Bonn gezahlten Gehälter ebenso ins Gewicht wie die Auf-

4 H. Vogt (s. A 1), S. 35 f.; Zitat S. 36.



Abb. 2: Bonn, Universität.

wendungen der zahlreichen auswärtigen Besucher. Erhebliche finanzielle Opfer der Stadtverwaltung führten schließlich 1852 zur Einrichtung eines Landgerichts. Doch schon lange vorher registrierten aufmerksame Zeitgenossen dankbar die Folgen der Aufwertung ihrer Stadt und beschrieben sie enthusiastisch: In französischer Zeit, so Kreisarzt Dr. Velten 1831, habe sich Bonn noch als „verlassener Ort ohne Stadtvorzüge“ dargestellt. „Als aber die Universität errichtet war, als das Oberbergamt ins Leben trat, als ein Ulanenregiment hierher verlegt wurde mit vielen vermögenden Söhnen des Landes, als Reisende in großer Zahl erschienen, teils des belebten Handels wegen, teils um die wissenschaftlichen Anstalten zu sehen, teils um die herrliche Naturschöpfung der Umgebung zu betrachten, als die leeren Häuser mit Professoren, Studenten und Beamten gefüllt waren, da traten die gebesserten Glücksumstände von innen und von außen zu Tage.“⁵

Bis in die Kaiserzeit, zweifellos eine der glanzvollsten Epochen ihrer Geschichte, hat die Stadt es vermocht, die Basis ihrer Standortvorteile stetig zu verbreitern und so eine stabile Identität zu erlangen, deren zukünftige Tragfähigkeit von niemandem bezweifelt wurde. Die anfangs überragende Bedeutung der Universität für das Wirtschaftsleben der Stadt relativierte sich nach 1870. Die Ansiedlung weiterer Bildungseinrichtungen und die Expansion des Gesundheitssektors hatten hieran

5 D. Höroldt, Bonn im Vormärz und in der Revolution (1814-1849), S. 123, in: *ders.* (Hrsg.), Bonn (s. A 1), S. 73-186.

Anteil, vor allem jedoch die unverkennbare Neuausrichtung der Stadt auf die Bedürfnisse jener kleinen aber finanziell potenten Bevölkerungsschicht, die Bonn den Beinamen einer „Luxus-, oder „Rentnerstadt“ eintrugen. Noch heute lassen die Rheinvillen und die wichtigen Repräsentationsbauten an der ehemaligen Koblenzer Straße (jetzt: Adenauerallee) Rückschlüsse auf den Wohlstand ihrer Erbauer zu. Nach den Angaben im „Jahrbuch des Vermögens und Einkommens der Millionäre in der Rheinprovinz“ von 1912 machten Rentner und Pensionäre ca. 60% der Multimillionäre aus und stellten knapp die Hälfte der Personen mit bis zu 2 Millionen (Gold)Mark Vermögen. Der Bonner Kommerzienrat Selve, der die Spitzenposition innehatte, wurde nur von den Industriearistokraten an Ruhr und Saar übertroffen. Obwohl die Mittelstadt gemessen an der Einwohnerzahl 1907 nur Rang 33 der preußischen Kommunen belegte, nahm sie hinsichtlich der Einkommen aus Kapitalvermögen den 13. Platz ein. Im Verhältnis der hier ansässigen Multimillionäre pro 1.000 Einwohner rangierte Bonn nach Frankfurt und Wiesbaden bereits auf dem dritten Platz.⁶

Entsprechend dem Steuersystem der Zeit – niedrige Gewerbesteuer gerade für Großbetriebe, jedoch hohe Einkünfte aus dem kommunalen Zuschlag zur Einkommensteuer – wäre zu aktiver Gewerbeförderung durch die Stadtverwaltung wenig Anlass gewesen. Ein klarer Beleg für diese Politik ist die hartnäckige Weigerung, endlich die von der Wirtschaft geforderten modernen Hafenanlagen zu bauen. Die Vermehrung industrieller Arbeitsplätze hätte eine Arbeiterschaft angelockt, die – z.B. durch größere Schulausgaben und Armenfürsorge in konjunkturellen Krisenzeiten – viel mehr an Kosten verursacht hätte, als durch Steuereinnahmen auszugleichen gewesen wäre. Wenn Bonn zwischen Reichsgründung und Erstem Weltkrieg auf dem Weg zur multifunktionalen Stadt dennoch ein überproportionales Wachstum des verarbeitenden Gewerbes aufwies, geschah dies eher gegen alle bürokratischen Hindernisse. Bereits 1867 hatte die Stadtverwaltung als Standortfaktor die Nutzung der „verschiedenen Annehmlichkeiten des Lebens, welche die reizende Lage und die geistigen Genüsse der Kunst und Wissenschaft bieten“ definiert. Doch die wachsende Attraktivität hatte ihren Preis. Bonn befand sich nach der Jahrhundertwende an der Schwelle zur Großstadt. Lärm und Hektik nahmen unverkennbar zu. Ruhesuchende bevorzugten jetzt das nahe Godesberg, dessen Verwaltung mit dem Schlagwort „Behaglichkeit“ warb: „Dem Erholungs- und Ruhesuchenden statt des Gewirres rauchender Schornsteine den frischen grünen Wald, statt Kohlenstaubs die nervenstärkende Rheinfluft, statt des Lärms polternder Lastwagen die Ruhe zufriedener Spaziergänger und statt der ausgedehnten Geschäftshäuser ein hübsches Landhaus im Garten zu bieten, das er sich nach seinem persönlichen Geschmack einrichten kann.“⁷

6 D. Höroldt, Bonn in der Kaiserzeit (1871-1914), S. 345 f., in: *ders.* (Hrsg.), Bonn (s. A 1), S. 267-435.

7 H. Vogt, Die Entwicklung zur Gewerbestadt, S. 81, 96 f., in: D. Höroldt / M. van Rey (Hrsg.), Bonn in der Kaiserzeit 1871-1914, Bonn 1986, S. 81-102; *ders.*, Wirtschaftsregion (s. A 1), S. 131 ff.

3. Jahre der Identitätssuche: Die Zwischenkriegszeit

Die allgemeine Verarmung während des Ersten Weltkrieges und die Folgen der deutschen Niederlage entzogen allen Luxus-, Garten- und Rentnerstadtplänen brutal die Grundlage. Was Handelskammerpräsident Friedrich Soenneken, Gründer der bekannten Bonner Schreibwarenfabrik, unter dem Eindruck von militärischem Zusammenbruch und Revolution formulierte, muss vielen seiner konservativen Standesgenossen aus dem Herzen gesprochen haben: „Mit unerhörter Wucht ist fast über Nacht über unser Vaterland ein geradezu vernichtendes Geschick hereingebrochen...All unsere Hoffnungen sind vernichtet, wir stehen vor einem Trümmerhaufen, unter dem Deutschlands Glück und Größe, Deutschlands Blüte und Wohlstand begraben liegt.“⁸ Lange bevor der Tanz der Billionen 1923 die deutsche Währung in den Abgrund riss, hatte bereits die Inflation der Kriegsjahre die Geldvermögen drastisch entwertet. Zahlreiche ehemals wohlhabende Bezieher von Zinseinkünften fanden sich in der wachsenden Gruppe der Wohlfahrtsempfänger wieder. Ihre großen, auf üppigen Personaleinsatz ausgelegten Häuser konnten sie nicht halten, aber Käufer waren rar. Mit der Entmilitarisierung der Rheinlande fiel auch der Standortfaktor Garnison weg, und obwohl die Universität erhalten blieb, war doch ihre Attraktivität arg eingeschränkt: Für national eingestellte Studenten, die nicht unter den Gewehren fremder Besatzungstruppen studieren wollten, boten sich genug Alternativen im freien Teil Deutschlands. Und in unmittelbarer Nachbarschaft war überdies mit dem Ausbau Kölns zur Volluniversität, die ein durchsetzungsfähiger Oberbürgermeister Adenauer der verunsicherten preußischen Bürokratie abgetrotzt hatte, eine ernstzunehmende Konkurrenz entstanden.

Mit dem Wegbrechen wichtiger Säulen, die in der untergegangenen Kaiserzeit den Wohlstand der Stadt getragen hatten, musste sich nach einem Jahrhundert süßer Sonderfaktoren die Verwaltung notgedrungen auf eine verstärkte Förderung des Gewerbes einlassen, zumal nach Fortfall des kommunalen Zuschlags zur Einkommensteuer dessen Beitrag zu Deckung des städtischen Haushalts erheblich zunahm. Deutlich ablesbar ist diese Kursänderung an der Berufsstruktur: Im Vergleich mit dem Erhebungsjahr 1907 erhöhte sich in Bonn bis 1925 die Erwerbsquote der Bevölkerung um mehr als sechs Prozentpunkte.⁹ In diesen Zahlen spiegeln sich bereits die Ergebnisse des energischen Politikwechsels wider: Zum ersten Male wurde – im Norden der Stadt, weit genug weg von den bürgerlichen Vierteln des Südens – ein Industriegebiet ausgewiesen und durch eine Zubringerbahn an die 1922-24 erbauten neuen Hafenanlagen angeschlossen. Bei den gleichzeitig geführten Eingemeindungsverhandlungen mit benachbarten Kommunen spielte zunehmend die Frage der dort vorhandenen oder leicht erschließbaren Industrieflächen eine Rolle.¹⁰

8 Zitat ebda., S. 148.

9 Ebda., S. 161.

10 H. Vogt, Bonn in Kriegs- und Krisenzeiten (1914-1948), S. 485, in: D. Höroldt (Hrsg.), Bonn (s. A 1), S. 437-638.

Auch wenn diese Maßnahmen die Bereitschaft zu einem bewussten Strukturwandel suggerieren, erschienen sie wie weggeblasen, kaum dass die ruhigen Jahre der Weimarer Republik die Hoffnung auf eine wirtschaftliche Normalisierung aufkeimen ließen. Zu Erinnerungsmächtig war das Garten- und Rentnerstadtkonzept. Und was man gerade noch als notwendige Anpassung an harte Realitäten vertreten hatte, galt wenig später bereits als voreilige Konzession an die Not. Ende 1927 verlangte Oberbürgermeister Falk erneut Gebietserweiterungen, keineswegs um an industrielle Reservelächen zu gelangen, sondern um die Stadt „zu einem angenehmen Aufenthalt für die Bezieher größerer Vermögen“ zu machen. Den Hinweis auf die nur zarten Aufschwungstendenzen wies er zurück: „Zweifellos kann damit gerechnet werden, dass bei Wiedereintritt einigermaßen normaler Verdienstmöglichkeiten auch neue Rentnerschichten sich bilden werden.“ Ein Memorandum der Verwaltung liest sich wie eine Blaupause der Konzepte aus der Kaiserzeit: „Die Stadt Bonn ist Wohn- und Gartenstadt und wird Wohn- und Gartenstadt bleiben müssen. Und wir vertrauen darauf, dass die Zeiten wiederkommen, wo Volksgenossen, die sich anderswo in der Industrie in harter Arbeit ein Vermögen erwarben, sich für ihren Lebensabend in die schöne Stadt Bonn zurückziehen, oder auch, dass bei weiterer Entwicklung der Verkehrsverbindungen mehr noch als bisher Industrielle aus dem Industriegebiet in Bonn ihr Heim aufschlagen.“¹¹

Dazu ist es, selbst in der kurzen Spanne zwischen der Überwindung der Wirtschaftskrise und dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, nicht gekommen. Zahlreiche repräsentative Immobilien wechselten während der NS-Jahre in den Besitz des Reiches bzw. der Wehrmacht; genaue Umstände und Motive der Transaktionen harren noch der Untersuchung. Nach dem Ende des „Dritten Reiches“ befand sich die in ihrem Zentrum stark zerstörte Stadt praktisch in derselben Situation wie 1918. Ohne eindeutige und unverwechselbare Zweckbestimmung reaktivierte man das wenige, das geblieben war. Wieder konzentrierten sich die Hoffnungen auf die Universität und erneute Vorstöße in der Wirtschaftsförderung, z.B. bei der Ansiedlung aus Mittel- und Ostdeutschland verlagerter Betriebe und der Konzentration von Unternehmen des Versicherungssektors.

4. Residenz auf Zeit: Die neue Rolle als Bundeshauptstadt

Aber in der Verwaltung und wohl auch im kollektiven Bewusstsein der Bürgerschaft muss – aller täglichen Not zum Trotz – etwas von der tief verwurzelten Grundannahme zurückgeblieben sein, dass nämlich die einstige kurkölnische Residenzstadt, der Sitz der berühmten Prinzenuniversität, der Millionärswohnsitz zu Höherem berufen war. Ohne diese fest fundierte Überzeugung ist nicht verständlich, wie schnell und ohne Selbstzweifel Stadtspitze und Bürger die Chance der provisorischen Bun-

¹¹ H. Vogt, Wirtschaftsregion (s. A 1), S. 166 f.

deshauptstadt ergriffen und gegen riesige Widerstände erst die Kandidatur durchfochten und dann die praktische Umsetzung bewältigten. Wie Bonn eher zufällig Tagungsort des Parlamentarischen Rates wurde, wie man Gefallen an der Rolle fand und sich den Entscheidungsträgern auch als Sitz von Parlament und Regierung des neuen Weststaates andiente, wie man im „Städtekampf“ des Herbstes 1949 das mächtige Frankfurt mit viel List und teilweise mit den eigenen Waffen schlug, ist oft und spannend erzählt worden. Viel Spott und Häme war die verständliche Reaktion, als die kleine Stadt am Rhein dann ihre Versprechungen nicht auf allen Feldern halten konnte, weil man mehr Energie in den Wettkampf als in die Vorbereitungen gesteckt hatte, vor allem, weil Regierung und begleitender Bundestross (Presse, Verbände, ausländische Missionen) personell weit schneller anschwellen als vorausgesehen. Beinahe in Vergessenheit geraten ist, warum der legendär sparsame Finanzminister Fritz Schäffer die an ihren hauptstadtbedingten Sonderausgaben leidende Stadt ausgesprochen knapp gehalten hat: Der kluge Haushälter wusste um die heimliche Schwäche der Stadtväter. Wie bereits 1794, 1814 und 1918 suchte Bonn eine zukunftsfähige Rolle. Das Hauptstadtprojekt wurde als allerletzte Chance erkannt, an die alten Glanzzeiten anzuknüpfen, zumindest jedoch wiederum von einer Exklusivfunktion zu profitieren. Das im Frühjahr 1951 verfasste Schlusskapitel zum städtischen Verwaltungsbericht 1949-1950 verdeutlicht die Träume einer Kommune, die sich für mehr als eine Generation auf der Verliererseite gesehen hatte: „Die Bestimmung Bonns zur Bundeshauptstadt hat eine Entwicklung eingeleitet, deren Tragweite sich zur Zeit noch nicht voll übersehen lässt. Die Stadt steht heute am Beginn einer neuen Epoche ihrer wechselvollen Geschichte, ungefähr vergleichbar mit der Zeit vor etwa 200 Jahren, als Kurfürst Clemens August nach der Zerstörung der Stadt durch die Franzosen durch seine Bauten der Stadt ein neues Gepräge gab.“¹²

Die Gegenposition zu der uneingeschränkten Zustimmung zum Projekt „Bundessitz“ findet sich bereits wenige Kilometer von der Stadtgrenze entfernt. Es ist reizvoll zu betrachten, wie unterschiedlich das südlich gelegene Bad Godesberg, bis zur kommunalen Neuordnung von 1969 selbständige Stadt im Landkreis Bonn, die Folgen der Hauptstadtentscheidung für die eigene Zukunft einschätzte. Allerdings hatte der Kurort in der Zwischenkriegszeit seine Position im Tourismusgeschäft erfolgreich ausbauen können. „Lieblingsaufenthalt des Herrn Reichskanzlers Adolf Hitler. Nach dessen Worten liegt Bad Godesberg an der Pforte der Schönheit“ – so warb ein städtischer Werbetext mit der Vorliebe des „Führers“ für das Rheinhotel Dreesen. Über 70 Besuche sind seit 1926 nachgewiesen, vor 1933 von der Zentrums-dominierten Verwaltung argwöhnisch beobachtet, nach der „Gleichschaltung“ vom örtlichen NS-Bürgermeister gefeiert und erfolgreich für die Fremdenverkehrs-

12 H. Vogt, „Der Herr Minister wohnt in einem Dienstwagen auf Gleis 4“. Die Anfänge des Bundes in Bonn 1949/50, Bonn 1999, S. 279-283; die im Zitat (S. 283) erwähnte Zerstörung Bonns erfolgte allerdings bereits 1689.

propaganda genutzt.¹³ Sonderzüge, Sonderschiffe und Omnibusse der KdF-Organisation transportierten an manchem Sonntag 2.000 bis 3.000 Ausflügler in die jüngste Stadt am Rhein. Nach der Währungsreform des Jahre 1948 konstatierte man gewisse Erfolge bei der Verbreiterung des sekundären Sektors durch „Heranziehung dem Charakter der Stadt angepasster Industrien“. Trotz einiger Ansätze zur Entwicklung Godesbergs zur Tagungs- und Kongressstadt lag der Fremdenverkehr jedoch noch in Fesseln. Auch den Siegern waren die Reize des weitgehend unzerstörten Orts nicht verborgen geblieben. Im Januar 1949 unterlagen noch die meisten Hotels und Pensionen, zusätzlich 840 Wohngebäude mit über 2.000 Wohnungen alliierter Beschlagnahmung.¹⁴ Hatte man von Saison zu Saison gehofft, die beschlagnahmten Immobilien bald freizubekommen, bedeutete die Hauptstadtentscheidung für Godesberg eine Ausweitung der Requisitionen, denn die in der Bundeszone untergebrachten Mitarbeiter der Alliierten Hohen Kommission, die bis zur Souveränität (1955) der Bundesrepublik die ersten Schritte des neuen Staates überwachten, beanspruchten wesentlich mehr Wohn- und Büroraum als die abziehende belgische Besatzung. Da Bad Godesberg mehr zu verlieren hatte als Bonn, während es alle Aktiva (Parlament, Staatsoberhaupt, Regierung) auf dem Stadtgebiet der ungeliebten größeren Rivalin konzentriert sah, blieb die Gemeinde wesentlich stärker auf die Nachteile fixiert und – was den Zeithorizont betraf – der Propaganda eines nur wenige Jahre währenden Provisoriums verhaftet. Die Kooperation zum Wohle der Region erfolgte nur widerwillig. Gegenüber dem Landkreis gab man die Zukunftsängste unmissverständlich zu Protokoll: „Mit der Verlegung des Bundessitzes von Bonn wird eine Leere entstehen, die nur sehr schwer auszufüllen sein wird. Die industriellen und gewerblichen Betriebe, die zur Zeit bestrebt sind, sich im hiesigen Raume sesshaft zu machen, werden inzwischen an anderen Orten ansässig geworden sein. Der Fremdenverkehr, der das hiesige Gebiet wegen der mit dem Arbeiten des Bundes verbundenen Überfüllung und der Teuerung meiden wird, wird nur sehr schwer wieder hierher zu lenken sein... Die zunächst einsetzende Belebung und die anfänglichen Vorteile werden mit der Verlegung des Bundessitzes durch eine üble Wirtschaftsflaute abgelöst werden.“¹⁵

Die Ebene der großen Politik erreichte der Obstruktionskurs der Kurstadt, als die amerikanische Besatzungsmacht sich Ende 1950 entschloss, das Hauptquartier der eigenen Kontrollbürokratie – HICOG = [U.S.] High Commissioner for Germany – aus dem Frankfurter IG-Farben-Haus in den Bonner Raum zu verlegen, wo sich be-

13 *D. Herschung*, Zur Entwicklung der Post in Bad Godesberg, S. 91, in: Godesberger Heimatblätter 39, 2001, S. 70-96; *Stadtmuseum Bonn* (Hrsg.), Adolf Hitler am „Deutschen Rhein“. NS-Prominenz aus der Sicht eines Hobbyphotographen, Essen 2003, passim.

14 Bericht über die Verwaltung der Stadt Bad Godesberg für die Zeit vom 1. April 1947 bis 31. März 1949, Godesberg 1950, Vorwort u. S. 18 f.

15 *H. Vogt*, Anfänge des Bundes (s. A 12), S. 16 f.

reits die Verwaltungen der beiden anderen Besatzungsmächte befanden: die Franzosen im Rheinhotel Dreesen und angrenzenden Gebäuden, die Briten in Porz-Wahnheide. Bundeskanzler Adenauer zeigte sich hocheifrig von der Aussicht, den inzwischen eher als Partner denn als Aufpasser empfundenen US-Hochkommissar John McCloy in der Nähe zu haben. Umso erzürnter reagierte der Regierungschef, als ihm der Amerikaner, mehr amüsiert als gekränkt über so viel Kirchturmspolitik berichtete, Bad Godesberg habe trotz großzügiger Zusagen eine Ansiedlung von HICOG auf seinem Stadtgebiet abgelehnt.

Was war vor Ort passiert? Mitte September hatte die Stadtspitze gerüchteweise von der vorausgegangenen amerikanischen Durchführbarkeitsstudie erfahren. Man nahm sich vor, etwaige Ansiedlungswünsche der eigenen Raumplanung dienstbar zu machen. Als dann am 25. November 1950 drei HICOG-Mitarbeiter offiziell ihre Wünsche vortrugen, war die Überraschung groß. Zum einen hatte man die Dimension unterschätzt: 490 Wohneinheiten in Blockbauweise für Angehörige der Hochkommission, dazu 1.000 Einheiten für deutsche Dienstkräfte, zehn Einzelvillen für leitende Mitarbeiter, nicht gerechnet den riesigen Bürokomplex der eigentlichen Hochkommission und späteren US-Botschaft. Zum anderen hatten die Planer bereits sehr konkrete Vorstellungen von den Standorten, zeigten sich jedoch von Anfang an bereit, beim Ankauf von Flächen erhebliche Preiszugeständnisse zu machen.

Das amerikanische Tempo, welches die Antragsteller an den Tag legten, ließ noch nicht einmal genug Zeit, um die Stadtvertretung zusammenzurufen. Gegenüber dem Hauptausschuss begründete die Verwaltung die Ablehnung des Projekts. Erschließungsmaßnahmen und Folgekosten seien für die Kommune finanziell nicht tragbar, „ein mit der Verlegung einhergehendes unorganisch sprunghaftes Ansteigen der Bevölkerung“ drohe die etablierte Struktur der Stadt zu verändern. Auch würde die „notwendige Ansiedlung gewerblicher Industrie“ erschwert. Eine entsprechende ablehnende EntschlieÙung wurde formuliert und auf die Frage des US-Verhandlungsführers „ob der Stadt der Zuzug der Hohen Amerikanischen Kommission erwünscht sei oder nicht“ als Antwort übergeben.

McCloy „wollte... nicht versäumen, den Herrn Bundeskanzler auf diese eigenartige Einstellung der Stadt Godesberg hinzuweisen“ und drohte damit, in Frankfurt zu bleiben. Adenauer, als direkt gewählter Bundestagsabgeordneter mit der Region besonders verbunden, setzte vom Kanzleramt aus seinen Apparat in Bewegung, um die Godesberger zur Vernunft zu bringen. Schnell wurde ein Formelkompromiss gefunden, die EntschlieÙung gegen das HICOG-Projekt als Missverständnis heruntergespielt. „Die Stadt Bad Godesberg ist gerne bereit, die Hohe Amerikanische Kommission in ihrem Stadtgebiet aufzunehmen und ihr jede vertretbare Unterstützung zuteil werden zu lassen, falls die finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden.“ Nur von der Befürchtung, nach einer eventuellen Verlegung der Hauptstadt für eine große Zahl von Erwerbslosen verantwortlich zu sein, ließ man sich



Abb. 3: Fast alle Ministerien waren 1949/50 provisorisch in ehemaligen Wehrmachtsgebäuden untergebracht. Hier: Kaserne Rheindorfer Straße 196, später Sitz des Finanz- und Innenressorts (Stadtarchiv Bonn, Akte N 80/147).

nicht abbringen. Die Hälfte der deutschen Mitarbeiter wurde in einem eigenen Wohnviertel auf Bonner Stadtgebiet untergebracht.¹⁶

Entgegen allen engherzigen Befürchtungen hielt das Hauptstadtprovisorium noch mehr als 40 Jahre, und die Errichtung des mächtigen Baukörpers der späteren US-Botschaft in der Mehlemer Aue bedeutete den Startschuss für die Ansiedlung zahlloser internationaler Vertretungen auf Godesberger Stadtgebiet. Im Vergleich mit konkurrierenden Kurorten ohnehin nicht wettbewerbsfähig, wurde der südliche Nachbar der Bundeshauptstadt zum „rheinischen Dahlem“. Das Flair der Diplomatie prägte seine Straßen und Plätze. Dennoch haben sich die Stadtväter nur sehr zaghaft zur neuen Rolle der Kommune bekannt. Die einschlägigen Verlautbarungen in den Verwaltungsberichten legen beredtes Zeugnis davon ab, wie sehr man sich 1950/51 von höheren Mächten in die Pflicht genommen sah, wie viele Alternativen die Funktion als Diplomatenstadt zu verbauen schien. „Diplomaten... bevorzugten unsere herrliche Lage für ihre Niederlassung“ und bescherten der Stadt eine „unorganische und sprunghafte Entwicklung.“¹⁷ Die erfolgreich begonnene Ansiedlung „rauchloser Industrie“ sei durch den hauptstadtbedingten Anstieg der Grundstückspreise zum Stillstand gekommen, die gesamte Wirtschaftsstruktur „in eine bestimmte Richtung gedrängt worden“.¹⁸

16 H. Vogt, HICOG zieht an den Rhein. Die Verlegung des US-Hauptquartiers nach Bad Godesberg im November 1951, S. 175-178, in: Godesberger Heimatblätter 39, 2001, S. 172-190.

17 Stadt Bad Godesberg. Verwaltungsbericht für die Rechnungsjahre 1949 bis 1952, Bad Godesberg 1955, S. 3.

18 Dass. 1953 bis 1959, Bad Godesberg 1962, S. 10 ff.

5. Zurück zur multifunktionalen Stadt

Nur wenige Monate, bevor die unvorhergesehene Implosion des zweiten deutschen Staates an den Fundamenten des Hauptstadtstatus rüttelte, beging Bonn im Sommer 1989 seine Zweitausendjahrfeier. NRW-Ministerpräsident Johannes Rau, der spätere Bundespräsident, attestierte der 1969 stark erweiterten Stadt, „nicht widerwillig, sondern gerne... Herberge für die Organe des Bundes“ zu sein, schließlich habe Bonn sich „endlich eingerichtet, Bundeshauptstadt zu sein und lange zu bleiben“.¹⁹ Gut ein Jahr später war daraus eine Funktion auf Abruf geworden. Artikel 2 des Einigungsvertrags formulierte in seinem ersten Absatz lapidar: „Hauptstadt Deutschlands ist Berlin.“ Die im zweiten Absatz angekündigte Entscheidung über den Sitz von Parlament und Regierung erfolgte am 20. Juni 1991. Nach zwölfstündigem Austausch der Argumente entschied sich der Bundestag mit knapper Mehrheit für Berlin.²⁰

Bonn-Befürworter argumentierten mit dem drohenden Verlust von mindestens 20.000 Arbeitsplätzen und bestätigten damit, wie berechtigt die jahrzehntelangen Warnungen der örtlichen Industrie- und Handelskammer vor der einseitig auf den Bund und sein Umfeld ausgerichteten Monostruktur gewesen waren. Zwölf Jahre danach ist evident, dass die Schwarzseher Unrecht hatten. Die Leerstandsquote bei gewerblichen Immobilien ist unterdurchschnittlich. Die Arbeitslosigkeit in der Region weist nach wie vor eine der niedrigsten Raten in Nordrhein-Westfalen auf. In einer Zeit anhaltender De-Industrialisierung hätte ein ausgeglichenerer Mix im Endeffekt wenig bewirkt. Es sind die Ruhrgebietsstädte, die – mehr als 30 Jahre nach dem Einsetzen der Anpassungskrise – immer noch nicht die Folgen ihrer einstigen Monostruktur überwunden und inzwischen empfindliche Bevölkerungsverluste erlitten haben. Die Einwohnerzahl Bonns ist auch nach 1991 kräftig gewachsen. Worin liegt also das Geheimnis der ausgebliebenen Katastrophe?

Bonn hat – dies wurde noch einmal in der Verlegungsdebatte 1990/91 bestätigt – seine Sache als Hauptstadt der „Rheinischen Republik“ gut gemacht, und es waren schließlich dieselben Personen, die sich jahrelang in seinen Mauern wohl gefühlt hatten, die jetzt über großzügige Ausgleichsmaßnahmen entschieden, immer im Bewusstsein, dass die Stadt am Rhein selbst keinerlei Verantwortung traf für die abrupte Änderung ihrer Bestimmung. Sechs Ministerien verblieben am Ort. Wie lange sie angesichts von Sparmaßnahmen und Effizienzerwägungen in der „Bundstadt“ ansässig sein werden, ist ungewiss und eine mögliche Ursache zukünftiger Einbußen. Ähnlich verhält es sich mit der Ansiedlung der Hauptverwaltungen der beiden Ex-Monopolisten Post (einschließlich Postbank) und Telekom, die wiederum Hun-

19 J. Rau, Bonn – als wär's ein Stück von mir, in: R. Hawranke / W.P. D'hein (Hrsg.), Bonn ist 2000, Frankfurt 1988, S. 10 f.

20 K. Repgen, Berlin ist nicht Bonn. Die Hauptstadt-Entscheidungen für Bonn (1948/49) und für Berlin (1990/91) und ihre Folgen, S. 660 f., in: Bonner Geschichtsblätter 49/50, Bonn 2001, S. 657-667.

derte von kleinen und mittelgroßen Firmen aus ihrem Umkreis in die Region zogen. Seit Mitte 2000 jedoch bleiben auch diese Nettogewinner des lokalen Arbeitsmarktes nicht von Stellenstreichungen und Verlagerungsmaßnahmen verschont. Die übrigen im Berlin/Bonn-Gesetz vom 10. März 1994 verankerten Ausgleichsmaßnahmen sind von solcherlei Risiken weitgehend frei. Neben der Hochschule, die sich bereits 1948/49 von der Stadt ihre Förderung hatte garantieren lassen, etablierte sich eine Reihe außeruniversitärer Forschungseinrichtungen. Der Bund füllte die geräumten Gebäude mit hochkarätigen Behörden (insgesamt 16 Bundesämter bzw. Dienststellen) und förderte den Zuzug internationaler Institutionen. In das erst nach dem Umzug fertig gestellte Abgeordneten-Bürohaus („Schürmann-Bau“) zog die Deutsche Welle.²¹

Ähnlich wie nach 1794 – nur ohne den tiefen zwischenzeitlichen Fall, aber wiederum mit erheblicher staatlicher Hilfe – ist es in Bonn gelungen, den Verlust der Hauptstadtfunktion durch eine Verbreiterung des Aufgabenspektrums auszugleichen, ohne sich erneut auf eine einseitige Rollenzuweisung („Telekom-Valley“, „Telekommunikationshauptstadt Europas“) festlegen zu lassen. Die Stadt hat diese Transformation mit bemerkenswert kühlem Pragmatismus absolviert. Ausgesprochen gering ist die Bereitschaft, die abgeschlossene Hauptstadt-Epoche museal aufzuarbeiten; dies überlässt man dem erfolgreich operierenden „Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland“, einem der Publikumsmagneten unter den zahlreichen Kulturstätten. Vergleicht man damit, wie z.B. Boston aus seinem Beitrag zur Entstehung der USA touristisch Gewinn zieht oder New York die Erinnerung an seine kurze Zeit als Hauptstadt wach hält, so bietet sich – vielleicht mit angemessener zeitlicher Distanz – noch erhebliches Potenzial für eine öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Leistungen und Eigenheiten der „Bonner Republik“.

21 Beste neue Bewertung: *M. van Rey*, Bonner Stadtgeschichte kurzgefasst, Bonn 2001, S. 261-271.

AUTOREN

HARALD BODENSCHATZ, Stadtsoziologe und Stadtplaner, ist seit 1995 Universitätsprofessor für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Sprecher des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege an der TU Berlin. Vorsitzender des Council for European Urbanism Deutschland. Preisträger des Verbands der deutschen Kritiker e.V. für die Sparte Architektur 1994. Planungsbüro Gruppe DASS seit 1980. Längere Lehr- bzw. Forschungsaufenthalte in Italien, Brasilien, USA, Peru und Großbritannien. Zahlreiche Veröffentlichungen zum Stadtumbau und zur Stadtbaugeschichte. Mitglied im Redaktionskollegium der Zeitschrift „Die alte Stadt“ seit 1993.

WOLFGANG CHRIST, Architekt, ist seit 1995 Universitätsprofessor für „Entwerfen und Städtebau 1“ an der Fakultät Architektur der Bauhaus-Universität Weimar. Mitbegründer des postgradualen Studienganges „Europäische Urbanistik“ und des „Instituts für Europäische Urbanistik“ (IfEU), z.Z. stellv. Direktor. Planungsbüro MEDIASTADT in Darmstadt seit 1989. Wissenschaftliche Publikations- und Entwurfs-Schwerpunkte: Urbane Strategien im Städtebau, Städtebau in der Stadtregion, Urbane Kultur des Ortes. Mitglied im Herausgebergremium der „Zeitschrift für Immobilienökonomie / German Journal of Property Research“.

JULIUS MIHM (1965) leitet seit 2001 den Fachbereich Stadtplanung und Vermessung der Stadt Ludwigsburg. Nach dem Studium der Architektur und Stadtplanung in Stuttgart und Hannover drei Jahre Baupraxis, Architektur- und Städtebauwettbewerbe in Architekturbüros in Hannover und Hamburg. 1996-2001 Stadtbaumeister der Stadt Mengen/Donau.

JAN POLÍVKA, geb. in Prag, ist Student der Stadt- und Regionalplanung und seit 2002 Tutor am Lehrstuhl für Planungs- und Architektursoziologie an der TU Berlin. Engagement im fachlichen Austausch zwischen Tschechien und Deutschland, u.a. im Rahmen des Projektes „Terežín/Theresienstadt. Vergewärtigung von Stadtgeschichte 2002-2005“ am Schinkel-Zentrum für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege an der TU Berlin.

MARIANNE RODENSTEIN; Soziologin, ist seit 1988 Universitätsprofessorin für Soziologie mit dem Schwerpunkt Stadt-, Regional- und Gemeindeforschung im Fachbereich Gesellschaftswissenschaften an der Universität Frankfurt. Forschungsschwerpunkte und Veröffentlichungen zur Stadt- und Regionalplanung und -politik, Stadtgeschichte, Gesundheit in der Stadt, Stadt und Geschlechterforschung. Mitherausgeberin der Publikationsreihe „Stadt, Raum, Gesellschaft“

HANNES TANK studierte Wirtschaftswissenschaften in Marburg, Hamburg, London und Köln. Nach Promotion Tätigkeit in Industrie- und Dienstleistungsunternehmen sowie Geschäftsführung einer regionalen Planungsgemeinschaft; Vertiefungsstudium „Raumordnung“ an der Hochschule für Welthandel in Wien; langjährige Tätigkeit im Forschungs- und Beratungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung.

HELMUT VOGT studierte Geschichte und Anglistik an den Universitäten Bochum und Bonn. Promotion und seit 1978 Gymnasiallehrer in Köln. Zahlreiche Veröffentlichungen zur rheinischen Wirtschafts- und Regionalgeschichte.

FORUM

Julius Mihm

Was die alte Stadt von der europäischen Stadt lernen kann *Tagungsnotizen zum internationalen Kongress „30 Jahre Europäische Stadt – Rückblick und Ausblick“, des Council for European Urbanism (CEU) in Berlin 2005*

1. Eine neue internationale Plattform des Städtebaus

Vom 8. bis zum 10. September 2005 fand im Atrium des Berliner Bauministeriums ein Kongress statt, der indirekt auch der alten Stadt einen Rahmen gab, da dort die „alte Stadt“ auf dem Vehikel der „europäischen Stadt“ im doppelten Wortsinn umkreist wurde – allerdings ohne sie im einzelnen anzusprechen. Mit 260 Teilnehmern aus rund zwanzig Ländern hat der „Council for European Urbanism“ (CEU) seinen ersten internationalen Kongress durchgeführt, vertreten durch ein breites Spektrum aus Politik, Wirtschaft, städtischen Initiativen und der städtebaulichen Fachwelt – nicht nur aus Europa, sondern auch aus Israel, den USA, Kanada, Kuba, Guatemala und Australien. Der Kongress bot damit eine in dieser Form bisher nicht vorhandene Plattform, sich zwischen den Städten Europas und anderer Kontinente auszutauschen, zwischen den vielfältigen Akteuren auf dem Feld des Städtebaus, zwischen der planerischen und der architektonischen Profession, zwischen Institutionen und Netzwerken des Städtebaus sowie zwischen Europa und den USA mit seinem „Congress for the New Urbanism“.

Schirmherr des Kongresses war Manfred Stolpe als Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Unterstützer, Sponsoren und Partner waren Firmen und Institu-

tionen, deren Ziele bzw. Betriebskonzepte an die Kompaktheit und die zentrale Standortkonzeption der europäischen Stadt gebunden sind: Bahn, DIFA, Groth Gruppe, DEGEWO, Stadt und Land Berlin sowie die Fundus-Gruppe.

Nachdem der Blick auf die alte Stadt durch die besonders an sie angepasste Brille der Stadterneuerung und Stadtsanierung allmählich ermattet, da er in der Regel auf inzwischen gesicherte materielle Stadtbestände trifft, könnten aus Sicht der alten Stadt Überlegungen interessant sein, welche die alte Stadt wieder stärker als Teil der gesamtstädtischen Wirklichkeit mit den Anforderungen an diese Wirklichkeit in Beziehung setzen, um ihren Beitrag daraus abzuleiten. Im Folgenden sollen dazu einige Gedanken im Hinblick auf das Kongresssthema sowie Beobachtungen beispielhafter Redebeiträge in diesem Zusammenhang erörtert werden.

2. Leitbild europäische Stadt Berlin?

Schon lange stehen internationale Vergleichsbeispiele für Stadtbau, wie z.B. die Docklands in London, in der Aufmerksamkeit der Planer. Nur gibt es kaum Gelegenheiten, die eine regelmäßige übernationale Plattform anbieten würden, sich über die Erfolge, Schwierigkeiten und Rahmenbedingungen bei der Umnutzung und Weiterentwicklung vorhandener Stadtsubstanz auszu-

tauschen und vor allen Dingen: darüber zu sprechen, unter welchem Stern man denn seine zukünftige Stadt sieht und welche Chancen in den Potentialen des Wandels liegen. Nicht nur die Missstände zu konstatieren, sondern sich daran abzumühen, welche Chancen man denn realistischerweise ergreifen sollte: „Welche Stadt wollen wir?“ und man möchte ergänzen: „Wo?“, da es eben nicht um ein internationales Destillat geht, einen neuen „internationalen Stil“, sondern um eine möglichst breite Palette von typologischen Beispielen in unterschiedlichen geographischen, sozialen, ökonomischen und politischen Zusammenhängen, die aber letztlich von den gleichen universellen Werten ausgehen. Dies ist mit dem Leitstern der europäischen Stadt gemeint und darin findet sich auch die alte Stadt wieder, die ja für ein Höchstmaß an individueller Stadtpersönlichkeit steht.

Im Mittelpunkt der Tagung stand der Tagungsort Berlin und die sichtbare Veränderung seines historischen Zentrums in den letzten 15 Jahren. Ziel des Kongresses war es, am Beispiel aktueller städtebaulicher Entwicklungen Berlins die europäische Stadt als ein städtebauliches, wirtschaftliches, soziales und politisches Erfolgsmodell für die zukünftige Stadtentwicklung herauszustellen und diese Ergebnisse international zu vergleichen. Am Beispiel von Berlin wurde klar, dass eine Stadt eine einzigartige Entwicklung in städtebaulicher Hinsicht nehmen kann, trotzdem sie mehrfach erheblich zerstört wurde, über Jahrzehnte gespalten war und völlig unabsehbar wiedervereignet wurde. Plätze und Quartiere wie Pariser Platz, Hackescher Markt, Leipziger Platz, Hausvogteiplatz, Domkarree, Friedrichstraße, Potsdamer Platz, Spandauer Vorstadt sowie Regierungsviertel und Ministerien an historischen Orten belegen eindrucksvoll den grundsätzlichen Wandel im Städtebau, der sich in dieser Entwicklung vollzogen hat. Diese Leistungen wurden bisher nicht hinreichend gewürdigt und haben aus der Perspektive des

Auslandes, wie der Kongress gezeigt hat, einen ganz anderen Stellenwert als in der inländischen Diskussion, wo die durchaus notwendige Kritik am Detail im Vordergrund zu stehen scheint.

Berlin gilt heute als Beispiel der Zählung und Transformation einer metropolitane Bauwelt in eine maßstäbliche europäische Stadt mit ausgewogener Dominanz der öffentlichen Monumente und Augenmerk auf den öffentlichen Raum. Sowohl von den genannten Ausgangsbedingungen her, als auch den im großen Maßstab angewandten neuen Gestaltungsprinzipien sowie im Zusammenhang mit der in der Stadt ablesbaren Geschichte des Städtebaus des 20. Jahrhunderts stellt sich Berlin als ein Laboratorium des europäischen Städtebaus in mehrfacher Hinsicht dar:

Laboratorium I: Morphologie: Ausgehend vom Siedlungsbau der 1920er Jahre prägten die gegliederte und aufgelockerte Stadt sowie die organische Stadt der Nachkriegszeit zusammen mit der verkehrsgerechten Stadtplanung bis in die 1960er Jahre die Stadt, bis die kritische Rekonstruktion der 1970er und 1980er Jahre (IBA alt und neu) zu historischen Stadtstrukturen zurückkehrte. Diese unterschiedlichen Planungsideologien haben in Berlin hinsichtlich Benutzbarkeit und Orientierung im Stadtraum für ihre Bürger dermaßen unterschiedliche Ergebnisse gezeitigt, dass die historische Entwicklung dieser Ideologien als Ausdruck eines sich deutlich wandelnden bürgerschaftlichen Selbstverständnisses gelesen werden muss. Hierin wird die politische Bedeutung des Städtebaus als Teil der gesellschaftlichen Entwicklung sichtbar. Diese unterschiedlichen Ergebnisse nachhaltig in einem Stadtorganismus zusammenzubinden, ist beispielgebend.

Unter der Vorgabe eines einfachen, aber rigiden Urban Code entstand eine Stadt, die ihre einzelnen Architekturen eher ins Verhältnis zueinander zu setzen wusste, als dies normalerweise üblich ist. Und auch die Grö-

ßen der Stadtflächen, die im Zusammenhang und ohne konkret noch vorhandene bauliche Bezugspunkte neu bebaut werden mussten, überschritten jedes bekannte Maß. Die Vorgaben dieses Urban Code beweisen um so mehr ihre Kraft und Sinnfälligkeit, als keine Stadt aus der Retorte entstanden zu sein scheint, in der die Monotonie des Denkens eines Planungszeitalters zum Ausdruck kommt. Dieses neue Berlin repräsentiert ein Bild von Stadt, wie es vielfältiger kaum gedacht werden könnte.

Laboratorium II: Ökonomie: In Berlin konnte die stadtgestalterische Entwicklung aufgrund der großen, internationalen Investorennachfrage sozusagen unter optimalen ökonomischen Laborbedingungen mit der ganzen Palette möglicher urbaner Nutzungen als Motoren betrieben werden: wirtschaftliche und politische Repräsentationen, zentrale Dienstleistungen und Büros, hochwertiges und allgemeines Wohnen, Konsum- und Warenhandel des gehobenen und längerfristigen Bedarfs, Gastronomie, Freizeit- und Vergnügungsstätten aller Art, Hotel- und Tourismusnutzungen sowie kulturelle Aktivitäten und Einrichtungen allgemeiner und metropolita-ner Art.

Laboratorium III: Kommunikation: Wie vom Veranstalter festgehalten wurde, wird der private Städtebau wohl weiter zunehmen, wodurch sich die Steuerungsfunktion der Stadtpolitik als Wahrnehmung des öffentlichen Interesses verändern wird. Dies führt zu neuen kulturellen Selbstverständnissen im Umgang miteinander, wodurch neue, veränderte Formen der gesellschaftlichen Kommunikation notwendig werden.

3. Die alte Stadt – Inkunabel oder Idealtypus der europäischen Stadt?

Die Kampagne „A Future for our past – Eine Zukunft für unsere Vergangenheit“ aus dem Jahr 1975 wurde anlässlich ihres 30jährigen

Jubiläums von der CEU als eine der erfolgreichsten Städtebaukampagnen unserer Zeit gefeiert. Denn mit ihr gelang es dem Euro-parat, den Abschied vom Städtebau der Moderne durchzusetzen und die europäische Stadt als ein Erbe wieder zu entdecken, das sich weiterentwickeln lässt. Der durch das „Europäische Denkmalschutzjahr“ akzentuierten Kampagne verdankt die alte Stadt sozusagen ihre Existenz, denn diese Kampagne führte – um es einfach zu sagen – in Berlin, wo die Stadt abgängig war, zur kritischen Rekonstruktion der Stadt und ansonsten zur Sanierung der historischen Innenstädte – zur Wiedergeburt der alten Stadt.

Weit über 90% aller heutigen mitteleuropäischen Städte entstanden in hoch- und spätmittelalterlicher Zeit, wurden zwischen 1100 und 1350 gegründet. (Gegenbeweis: Städte, die erst danach auftauchten, kann man zumindest für Deutschland an zwei Händen abzählen; die beiden wichtigsten stadtgene-tischen Gruppen sind die der absolutistischen und die der industriellen Planstädte des 20. Jahrhunderts.) Die „mittelalterliche Gründungsstadt“ ist also der historische Ursprung (fast) jeder geografisch als „europäisch“ zu bezeichnenden Stadt; die „alte“ Stadt regelmäßig ihr materielles räumliches Zentrum sowie Nukleus, bzw. Keim ihrer Stadtentwicklung, die zu hohen Nutzungsdichten und damit einhergehend zu hohen baulichen Dichten führte. Eine Entwicklung, der man für lange Zeit, d.h. bis in die Barockzeit, unterstellen könnte, dass sich ihre Gestaltmuster unter dem Zwang der fortifikatorischen Begrenzung ausbildeten und danach noch zumindest für 200 Jahre, dass der Radius durchschnittlicher täglicher Mobilität einfach begrenzt war. Aber der Grad der Dichte war immer zuerst der Wirtschaft und der Gesellschaftsverfassung geschuldet, danach der Mobilität. Im Zeitalter der Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg, und damit einhergehender gesellschaftlicher Veränderungen, waren diese Entwicklungsmuster

längst aufgegeben, die wir typologisch als europäische Stadt vor Augen haben.

Das wichtigste Merkmal der europäischen Stadt ist schlichtweg ihre Kompaktheit. Ihre Struktur, d.h. räumliche Gliederung, ist allein eine Funktion ihres Freiraumnetzes, wobei jedermann klar ist, was private, was halböffentliche und was öffentliche Räume sind, die auch die Funktion der Mobilität integrieren können. Begrenzung ergibt sich von selbst aus der komplementären Qualität von baulicher Nutzung und Freiraumnutzung (öffentlicher Raum, Naherholung, Landschaft).

Die Perspektive für die kompakte Stadt ist: „Was kann ich noch hinzunehmen, um sinnvoll zu ergänzen?“ Die Perspektive für die aufgelockerte Stadt ist: „Was sollte ich für sich lassen, um ihm genügend Raum zu geben?“ Bei Planungen von Nutzungen, die der Ökonomie gehorchen (z.B. dem Gesetz der Flächenproduktivität), schlägt das zweite Prinzip durch; ansonsten – so meint man – stellt sich die Frage: warum nicht dem Prinzip der Kompaktheit vertrauen? Auch weil es einfach praktischer ist. Denn trotz ihrer heutigen räumlichen Entfesselung lassen sich Erschließungshierarchien und flexible Dichten auf der neutralen, kompakten Grundstruktur der europäischen Stadt nachhaltiger organisieren. Und es ist ja auch nicht nur eine Frage der Steuerung, sondern auch Einstellungssache, welchen Stadttyp ich will. Um auf Berlin zurück zu kommen: bis in die 1930er Jahre des 20. Jahrhunderts war es z.B. selbstverständlich, auch höchstrangige politisch-repräsentative Nutzungen in den gebauten Stadtorganismus zu integrieren, indem das Bauprogramm für straßenbegleitende Raumbildungen eingesetzt wurde.

Und was den Wert Berlins als großstädtisches Beispiel einer europäischen Stadt betrifft: Ist die „alte Stadt“ oftmals eine Kleinstadt geblieben mit ihrer spezifischen Problematik, so ist die „europäische Stadt“ heute in der Überzahl eine Mittelstadt, was eine Ausweitung der Betrachtung über den Hori-

zont der Großstadt hinaus notwendig macht.

Die alte Stadt, einst der einzige Ort der Stadt, ist heute ein Ort unter vielen – oftmals innerhalb einer Regionalstadt. Aber Ursprung und Keim einer Entwicklung, die bis heute von der „Idee des Zusammenfügens“ getragen sein kann, dies ist die europäische Stadt. Insofern entspricht die europäische Stadt auch eher dem Idealtypus der alten Stadt, die heutzutage als besonderer Maßstab der europäischen Stadt, als ihr historischer Sonderfall, gelten kann. Und somit ist die europäische Stadt auch heute wiederum Rahmen und Strategie, um die alte Stadt zu einem lebendigen Teil der Stadt der Zukunft weiter zu entwickeln.

4. Risiken und Chancen der europäischen Stadt heute

Die europäische Stadt erscheint als einziges Stadtmodell in der Lage, Traditionen mit Innovationen so zu verbinden, dass das Maßstäbe setzende emanzipatorische Gemeinwesen erhalten bleibt; wenn auch manchmal unter schweren Verlusten und Mühen, die diesem Stadtmodell ebenfalls nicht erspart bleiben. Die europäische Stadt hat eine städtebauliche Form gefunden, die äußerst flexibel und daher zukunftsfähig weiter genutzt werden kann. Ihr besonderer Vorteil ist, dass sie bei gleich bleibender räumlicher Grundstruktur eine große Spannbreite an städtebaulicher Dichte ermöglicht (bei einer Geschossflächenzahl von 1-4). Mit dieser Vielfalt hat sie eine Lebensweise geprägt, die heute als Markenzeichen für Urbanität schlechthin gilt. Kein anderer Typus steht so als Symbol für Stadt wie die europäische Stadt. Aber auch sie hat ihre Risiken und ihr Mühsal. Wachsen kann sie nur an der Peripherie und jedes Wachstum ist eine Schwächung des Zentrums, vernachlässigt die Innenstadt und macht diese in der zersiedelten Struktur zu einem Ort unter vielen innerhalb der Stadt. Ist diese Innenstadt eine alte Stadt,

ragt sie aber als einziger Stadtteil heraus, der über seine symbolische Stadtbildgestalt die Gesamtstadt nachhaltig prägen kann. Mit einem Wort: Hier weiß man, wo man ist!

5. *Der Beitrag Berlins: „Der Siedlungsbau ist tot – es lebe die Stadt!“*

Harald Bodenschatz präsentierte zur Einführung den Tagungsort. In seinem Beitrag „Berlin im Kontext europäischer Stadtentwicklung“ verdeutlichte er, dass schon während der sprunghaften Industrialisierung im 19. Jahrhundert eine hohe Entwicklungsdynamik Motor einer großflächigen Urbanisation Berlins gewesen ist – mit „ganzen Serien hoch verdichteter, kompakter urbaner Nachbarschaften mit einem stadtgestalterischen Gewebe aus öffentlichen Straßen und Plätzen“. Ausgangspunkt dabei war eine seit Mitte des 19. Jahrhunderts bereits sehr unterschiedliche Stadtstruktur mit typologischer Abgrenzung zwischen Arm und Reich, was sich besonders in der Auflockerung der Baustruktur und den entsprechenden Wohnformen von Villa bis Geschosswohnungsbau manifestiert hatte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden West- und Ostberlin systemunabhängig mit gleichartigen modernistischen und technokratischen Maßnahmen überzogen und haben diese überraschenderweise auch zum gleichen Zeitpunkt wieder zu Gunsten erhaltender Erneuerung und kritischer Rekonstruktion aufgegeben, wovon im ehemaligen Osten Berlins das Nicolai-Viertel zeugt.

Die aktuelle Situation der Stadt Berlin und ihren Städtebau seit dem Fall der Mauer skizzierte der in der nationalen und internationalen Öffentlichkeit als verantwortlich angesehene Planer Hans Stimmann. „Der Siedlungsbau ist tot – es lebe die Stadt!“ – so könnte man Stimmann pointieren, der mit einer Perspektive auf das Berlin im Jahre 2020 startete. Das Berlin der Zukunft sei von Wachstum einerseits und Schrumpfung andererseits gleichermaßen betroffen. Auf die

se gegensätzliche Problematik sei keine gemeinsame und somit eindimensionale Antwort mehr möglich. Es zeige sich eindeutig ein „Trend zurück zur Stadt“, der auch von Seiten des Immobilienmarktes tatsächlich vorhanden sei und der sich nicht nur als intellektuelles oder kommunalpolitisches Projekt darstelle. Dies wolle er aber nicht als Epochenbruch verstanden wissen, da es notwendig bleibe, eine politische Steuerung zu initiieren, die die politischen Ziele der Entwicklung der Stadt mit den Möglichkeiten ihres Immobilienmarktes verknüpfe. Dies sei nur in Verbindung mit einer öffentlichen Bodenpolitik möglich. Stimmann machte damit klar, dass die Stadtpolitik eine Vorstellung darüber entwickeln müsse, welche Grundstücke wann und wofür eine Rolle spielten. Nur damit schaffe sie die Voraussetzung, dass den Kräften und Geldern des Marktes sinnvolle Projektmöglichkeiten zur Verfügung stünden – gleichzeitig geklärt in ihren politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Wechselwirkungen.

Stimmann erklärte dann ausgehend von den bisher strukturell gelösten Meilensteinen der Stadtentwicklung – wie Stadthygiene, Transportprobleme und öffentlicher Nahverkehr – wo die Aufgaben der Zukunft liegen. Auch die Wohnungsfrage hält Stimmann dabei grundsätzlich für gelöst, was sich insbesondere daran zeigt, dass inzwischen öffentlich geförderter Wohnungsbau mit öffentlichen Mitteln wieder abgerissen werde. Stimmann brandmarkte in diesem Zusammenhang die Plattenbausanierung als eine Luxussanierung – als fragwürdig im Spiegel der künftigen Aufgaben der Stadtentwicklung. Zwei Dinge aber stehen für Stimmann künftig im Mittelpunkt: die Arbeitsmöglichkeiten in der Stadt, also das konkret zu lokalisierende Angebot an Arbeitsplätzen im Stadtraum sowie die richtige örtliche Zuordnung der verschiedenen funktionalen Angebote in der richtigen Qualität: „Wir haben alles, aber nicht alles am richtigen Ort und in der richti-

gen Qualität!“, stellte Stimmann fest und kennzeichnete hiermit die zukünftige Nachfrage nach Produkten der Stadtentwicklung und die Anforderungen an die Bodenpolitik. Zu vermuten ist, dass die heute künstlich aufgepöppelten peripheren Kapazitäten der Großwohnsiedlungen den zentraleren Lagen, wo sie für eine Stadt der kurzen Wege gebraucht werden, in Kürze an Wohnungsnachfrage fehlen werden. Klar wird auch, dass die heutige Situation ein Ergebnis der marktfernen „Plan“-Wirtschaft des Siedlungsbaus im Zusammenhang mit dem daneben und davon völlig unabhängig agierenden Einfamilienhausmarkt ist. Der Markt sei das erste Mal in der Geschichte Partner der Stadt Berlin und nicht Gegner der Stadtentwicklung. Stimmann forderte dazu auf, dem Markt „keine Vorschriften mehr zu machen“, sondern seine Bedürfnisse in politische Konzeptionen zu integrieren. Er warnte weiterhin davor, notwendige Rückbauzonen mit dem heilenden Mantel der Grünfläche beliebig zudecken zu wollen. Ins Uferlose gehende Grünflächen könnten von der Stadt zukünftig nicht unterhalten werden. Eine würde sich damit nur neue städtebauliche Missstände einfangen. Der Umgang mit den Flächen müsse von der Frage bestimmt sein, welche wir uns leisten könnten. Stimmann sieht das Verhältnis Fläche zu Einwohner als Hauptindikator bei Entscheidungen zum Stadtumbau. Er forderte eine Planungsökonomie, die nur dann in Planung investiere, wenn Geld für die Realisierung der Projekte da sei. Kostenneutralität sei die Maßgabe für künftiges städtebauliches Handeln. Dies würde eindeutig den Abschied vom Siedlungsbau bisheriger Art bedeuten. Um die Zukunft der vorhandenen Orte zu stärken, forderte Stimmann, die Pendlerpauschale und Eigenheimzulage abzuschaffen.

Chance aus der Krise im Weichbild der Stadt sei die „innerstädtische Peripherie“, also z.B. Bahnflächen und Projekte, wie sie beispielhaft im bisherigen Stadtumbau West

angegangen würden. Insbesondere stelle sich für Berlin die Frage nach der zukünftigen Nutzung der Flughäfen Tempelhof und Tegel. Zum Schluss mahnte Stimmann eindringlich, „Bilder von der Stadt zu produzieren“, sie „eröffnen ein Zeitfenster für die europäische Stadt, wenn sie wollen für ‚New Urbanism‘“.

„Ich danke Gott, dass er Sie an diese Stelle gesetzt hat“, war George Fergusons pathetisches Kompliment an die Leistung des Senatsbaudirektors von Seiten des Royal Institute of British Architects.

6. Die Position der Bundesregierung: Stadtumbau für Alle – Focus Innenstadt

Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, skizzierte in seiner Rede den dramatischen Strukturwandel, der durch die Globalisierung über die Städte gekommen sei: „Rückbau alter Industrien und Ansiedlung neuer Gewerbe, der Konflikt zwischen Zentrum und Peripherie, die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, die Lösung sozialer Konflikte, der Einstieg in die Wissensgesellschaft, die Integration von Zuwanderern, die Modernisierung der Bausubstanz“ erfordere ein neues Leitbild der Stadtentwicklung. Vor dieser Problemfolie propagierte Stolpe vier Ziellinien zum Eintritt in die Stadt der Zukunft:

1. Umgang mit Traditionen, d.h. Freiheitsräume und Identitäten in der Stadt,
2. familienfreundliche Stadt
3. Migration
4. Mobilität

In Anbetracht der strukturellen und technischen Mängel der gegenwärtigen Stadt – „Flächenverbrauch, Bodenversiegelung, Verkehrswachstum und Zersiedelung“ – war Stolpes Credo: „Die europäische Stadt liegt nicht im Nirgendwo, sie hat einen Ort und Grenzen und einen Kern.“ Daraus ergebe sich als Leitbild: die Idee der europäischen Stadt.

Diese „gewährleistete Vielfalt an Entwicklungen, Möglichkeiten und Chancen.“ Die Architektur dieser zukünftigen Stadt habe an die Stadt zu denken – ihr diene das Bauen in einem „kreativen Atemraum“. Ziel sei, „auch die gestalterische Bindungskraft für die Bewohner in den Innenstädten“ zu erhöhen. Nur eine lebendige, vielfältige Innenstadt sei eine lebenswerte Innenstadt. Das britische Programm CUBE sei ein Vorbild für die Bundesstiftung Baukultur, die dafür demnächst gegründet werden müsse. Planungsaufgabe der Zukunft sei, die richtige Schnittmenge zu finden und eben nicht den kleinsten gemeinsamen Nenner „zwischen all den Ansprüchen, die morgen an unsere Städte gerichtet werden. Wohnen, Architektur, Arbeit, Mobilität, Bildung, Soziales.“

Das Zusammenleben in der Stadt sei ein Schlüsselthema, um die Herausforderungen der Städte zu bewältigen. Familien benötigten kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit. Dadurch könne Kaufkraft in den Städten gehalten werden; dies gelinge aber nur, wenn das Leben, das Wohnen dort auch gehalten werden könne. Dies gelte unabhängig von Schrumpfung oder Wachstum. Stolpe kündigte deshalb ein einheitliches Stadtumbauprogramm für die alten und neuen Länder an sowie einen zusätzlichen Schwerpunkt beim Programm Soziale Stadt: bessere Spiel- und Freizeitmöglichkeiten, Betreuungs- und Schulangeboten sollen Familien mit Kindern im Quartier verwurzeln.

Migration und Mobilität waren für Stolpe dann abschließend die entscheidenden Themen der zukünftigen Stadt. Migration sei im Wesentlichen ein städtisches Thema und ein wesentliches Thema der Stadt. Es müsse weiterhin programmatisch und finanziell mit Blick auf das soziale Ganze der Stadtteile begleitet werden. Dies würde das Programm „Die soziale Stadt“ weiterhin gewährleisten. 500 Mio. Euro an Bundesmitteln wurden bis zum Jahre 2005 dafür eingesetzt. Die Bedeu-

tung einer geordneten Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr als wesentlichem Leistungsträger für Wirtschaft und Gesellschaft machte Stolpe mit Blick auf die ausufernden Metropolen der dritten Welt deutlich: „Städte und Regionen ohne funktionierenden öffentlichen Nahverkehr sind unsozial, unwirtschaftlich und oft bis an die Grenzen des Erträglichen verschmutzt.“ Aber Verbote würden nur blockieren, sie seien nicht der richtige Weg in die Zukunft, dieser liege in alternativen Antrieben und innovativen Mobilitätskonzepten.

Stolpe lobte abschließend ausdrücklich die Ziele von CEU, durch Allianzen und gemeinsame Aktivitäten Stadtentwicklung zu betreiben. Die Chancen unsere Städte lägen in einer neuen Form der Kooperation aller maßgeblichen Akteure.

Stolpes Blick auf die Stadt der Zukunft war immer – einmal weiter, einmal enger – auf die Innenstadt akkommodiert: dieser alte Stadtraum bietet eine reiche Fülle an Austausch- und Erlebnisangeboten, wie keine andere räumlich-städtische Struktur. Hier kann die alte Stadt unmittelbar anknüpfen: aufgrund ihrer Lebendigkeit und Vielfalt, insbesondere ihrer baulichen Ensembles und ihrer hochwertig gestalteten Raumfolgen, entfaltet sie hohe „gestalterische Bindungskraft“ und ein besonders atmosphärisches Umfeld für aktuelle Trends von Wohnen und Arbeiten zurück in die Stadt sowie Freizeitnutzungen; dies sind gerade die Stärken der alten Stadt.

7. Die europäische Perspektive des CEU

John Prescott, britischer Städtebauminister und Stellvertreter des Premierministers, warb mit einer begeisternden Vision von „sustainable communities“ in Europa für die Arbeit der britischen EU-Ratspräsidentschaft. An einem ganzen Strauß beispielhafter Maßnahmen und Rahmenbedingungen für die Stadt- und Regionalentwicklung in Großbritannien

zeigte Prescott wie Kommunen in Europa ihre Chancen nutzen können.

Der Generalsekretär Europa des CEU, Audun Engh aus Norwegen, stellte als wichtige künftige Aufgabe von CEU die Lobbyarbeit bei der EU heraus, um sich zu einem wichtigen Partner für die EU in den zukünftigen Fragen einer europäischen Städtebaupolitik zu entwickeln. Sodann sprach Engh eine architekturideologische Bruchlinie zwischen Architektur und Stadtplanung an: die Kriterien für die Entwicklung eines lebenswerten Stadtquartiers seien am wichtigsten für die Stadtentwicklung. Eine Quartiersentwicklung kooperativ planerisch zu begleiten, stünde die Künstlerideologie von Architekten und Planern oft entgegen. Ursache sei die fragmentierte Ausbildung von einerseits Architekten und andererseits Stadtplanern. Die Ausbildungsgänge müssten so reformiert werden, dass die Anforderungen von Architektur und Stadtplanung integriert wären. Ziel sei es, das „Erbe gesunder Umgebung weitergeben“ zu können. Der innere Zusammenhang eines städtebaulichen Ortes sei der Maßstab dafür. Gebäude müssten auf sensible Art und Weise in die Umgebung eingebunden werden. Die alte Stadt als Nukleus der europäischen Stadt stellt an dieser Schnittstelle zwischen Architektur und Stadtplanung ein Laboratorium mit besonders strengen Maßstäben an die „Hygiene“ der Architekturgestaltung dar.

8. Warum „New Urbanism“?

John Norquist, früher Bürgermeister von Milwaukee, jetzt Präsident des „Congress for the New Urbanism“ (CNU), gab eine internationale Perspektive auf die Potenziale der europäischen Stadt. Er betonte, dass die Architektur für den Städtebau eine wichtige Bedeutung habe. Die Menschen würden Architektur grundsätzlich lieben, da sie aus funktionalen Motiven bestehe, die die Orientierung in der Stadt und die Benutzbarkeit

der Stadt erleichtere. Mit Vogelperspektiven auf die heutigen Stadtlandschaften von Berlin und Detroit im Vergleich war sich Norquist nicht sicher, ob ein von einem anderen Stern einfliegender Außerirdischer richtig einschätzen würde, welche der beiden Städte nach einem Flächenbombardement wieder aufgebaut worden sei und drückte damit die seiner Meinung nach desaströse Situation gerade der amerikanischen Städte drastisch aus. Das Neue am New Urbanism in den USA sei die Rückbesinnung auf die klassischen Qualitäten der Stadt, die Überwindung des „dirty urbanism“ mit seinen sozialen Gefährdungen und seinem urban sprawl.

Der „Congress for the New Urbanism“ in den USA ist eine städtebauliche Reformbewegung, die sich gegen den Verfall der Großstadtzentren, gegen die soziale Segregation und hemmungslose Zersiedelung der amerikanischen Stadtregionen wendet. Der Blick über die Grenzen ist ein Hauptanliegen des CEU: Die Erfahrung des CNU auch mit traditionellen Bauformen kann die aktuelle Diskussion um die Rekonstruktion historischer Bauensembles in deutschen Altstädten bereichern. Jede alte Stadt konnte mit regionaltypischen Bauweisen über lange Zeiten ihren ureigenen kulturellen Ausdruck formen. Die weltweite Besinnung auf traditionelle Stadtgestalten und Bauformen heutzutage steht für das Bedürfnis, auch im Bereich der Umweltgestaltung eine nachhaltige Antwort auf die Globalisierung zu finden, ganz im Sinne von „think global, act local“.

9. Großstädte in Europa und anderswo: Neue Perspektiven des Städtebaus

Der zweite Kongresstag richtete den Blick auf Europa und Übersee – vor allem auf Großbritannien und die USA. In Großbritannien, so die übereinstimmende Auffassung vieler Städtebauer, finden wir die weitreichendsten und diskussionswürdigsten Strategien, Reformbewegungen und praktischen

Resultate des neuen Städtebaus in Europa. Diskussionswürdig sind sie in verschiedener Hinsicht, so in ihrer Komplexität, in ihrer politischen Verankerung, in ihrer intelligenten Marktorientierung, d.h. in ihrem Balanceakt zwischen Marktnotwendigkeit und sozialer Chancenfrieheit, zwischen kulturellem Anspruch und praktischer Durchsetzungsfähigkeit. In beiden „Weltlaboratorien“ wird intensiv nach einem tatsächlich zukunftsfähigen Städtebau gesucht.

Das Spektrum der Beiträge reichte von der „Urban Renaissance“, der Wiederbelebung der Stadt nach dem wirtschaftlichen Strukturwandel wie beispielsweise in Großbritannien oder den USA, über gesamtstädtische Strategien von der ökonomischen Planwirtschaft zur Marktwirtschaft wie etwa in Warschau bis zum sozial orientierten Umbau von peripheren Großsiedlungen wie in Portugal und Schweden. Die Präsentation der „unmöglichen europäischen Hauptstadt“ Brüssel verweise darauf, sich stärker um den städtebaulichen Ausdruck dieser europäischen Kapitale kümmern zu müssen. Die Veränderungen in der Randstadt, dem suburbanen Gürtel im Herzen der Niederlande, markieren den Übergang von einem staatlichen zu einem privaten Städtebau. Der erfolgreiche Umbau von Palermo, einer sozial und wirtschaftlich besonders erschütterten europäischen Großstadt, bildete den Auftakt zu einer speziellen Session. Hier wurden an Beispielen aus Italien (Neapel und Bologna) Strategien und gebaute Lösungen vorgestellt, die den Umbau unter Schrumpfungs- wie Wachstumsbedingungen in Städten beleuchteten. Der innovative Städtebau in Spanien, ein Markenzeichen Europas, ist nicht nur auf Barcelona und Bilbao begrenzt. Auch in Alicante, Pamplona oder Orgiva werden wirtschaftlicher Strukturwandel und Stadumbau intelligent verflochten. Einige der präsentierten Projekte zeigten eine traditionelle Architektursprache. Dagegen ging es in der Frage des Umgangs mit dem Welterbe in Israels

Metropole Tel Aviv um ein Anknüpfen an das Erbe der Moderne, aber auch um sozial-kulturelle Probleme bei der Erneuerung der Stadt.

10. Die europäische Stadt zwischen alter Stadt und Zwischenstadt

Die alte Stadt ist als Stadt der kürzesten Wege und kompaktesten Nutzungsmischung entstanden. Alle täglichen Notwendigkeiten und Nutzungen waren auf funktional einfachste, Flächen sparende Art und Weise organisiert und so im Tageslauf des Einzelnen unmittelbar miteinander verbunden. Die alte Stadt ist als Innenstadt einer dieser Orte im Stadtraum, wo die Entschleunigung traditionell im Vordergrund steht. Sie hat eine bauliche Struktur, die wie maßgeschneidert den körperlichen Bewegungen eines Menschen angepasst ist und die eine äußerst mögliche Verbindung von Vielfalt und Nähe gewährt.

Das Bild der europäischen Stadt steht gegen das Verschwinden der Stadt im Nirgendwo der Zwischenstadt. Da die täglichen Notwendigkeiten sich immer weiter funktional ausdifferenzieren und somit ausdehnen und voneinander entfernen, müssen für die gleich bleibenden Mobilitätsbudgets immer leistungsfähigere Verkehrssysteme zur Verfügung stehen. Der Stadtraum der Gegenwart droht als Ort der Beschleunigung der Wahrnehmung zu entgleiten. Durch Ausdehnung und damit einhergehende strukturelle Segregation z.B. von Bildung, Arbeit, Altersruhe gehen immer mehr Stadträume immer mehr Menschen nichts an.

Aber je mehr Beschleunigung entsteht, desto vielfältiger, viel-ortiger werden auch die Bedürfnisse des „Ankommens“. Für jede separate Stadtnutzung (Wohnen, Einkaufen, Arbeiten, Soziales, Freizeit, Bildung) werden Orte des Ankommens, des Dort-Seins ausgebildet. Diese müssen sich von den Ansprüchen der Beschleunigung abgrenzen, ein z.B. typischer Planungskonflikt in der Innenstadt.

Eine Aufgabe für die „europäische Stadt“: Wie können diese thematisch gleichen Orte in der Stadtlandschaft zueinander in Beziehung gesetzt werden?

Die Zwischenstadt der Gegenwart positioniere sich „zwischen Raum und Zeit, Ort und Welt“ stellte Thomas Sieverts seinerzeit fest. Für die europäische Stadt zwischen „Zwischenstadt nicht mehr, alte Stadt nicht wieder“ sollte CEU die Diskussion von Regeln ihrer Stadtbau-Grammatik auf die Analyse der Beispiele folgen lassen: Quartiere, Nachbarschaften, Zentren, Altstädte, Innenstädte, periphere Lagen, suburbane Gebiete sind vorhanden und erfordern, dass man differenziert mit ihnen umgeht. So wichtig es angesichts allgegenwärtiger Zwischenstadt ist, um den Blick für die heute machbare, im Sinne der europäischen Stadt beispielhaft „einwandfreie“ Lösung wiederzugewinnen, muss doch spätestens auf Ebene der Stadtregion die Auseinandersetzung mit der Zwischenstadt erfolgen, da in der „Region“ all das zum Ausdruck kommt, was an Abstrichen auf den Ebenen „Quartier“ und „Stadt“ hingenommen wurde.

11. Konnte der Kongress die vielfältigen Erwartungen erfüllen?

Im Hinblick auf Form und Ablauf dieser CEU-Konferenz fragt man sich natürlich, ob ein übergreifender, auf Bundesebene politisch fest verankerter und dadurch international austauschfähiger Handlungskonsens im Bereich von Städtebau und Urbanismus möglich und sinnvoll wäre. Ein möglich erscheinender Handlungskonsens zeigte, welche Themen in Frage stehen und wie der Austausch darüber beschaffen sein sollte, obwohl oder gerade weil die Beispielpalette in ihren kulturellen Positionen einerseits sehr weit gespannt war und etwas willkürlich schien, andererseits der Kommunikationsstil darüber zwangsläufig mangels Übung noch unausgereift war und die Dinge deshalb

manchmal etwas unverbunden nebeneinander standen. Denn Konflikte wurden nicht vorschnell gesucht, sondern der gegenseitigen Information Raum gegeben. Aber genau diese Mischung der Projekte und Akteure war spannend und neu: die Ziele der europäischen Stadt, wie auch davon abgeleitete Themen, die u.a. Engh und Norquist angesprochen haben, so die Frage nach der Funktion der Architektur im Städtebau, lassen sich wahrscheinlich erfolgreicher über den europäischen, wenn nicht gar transatlantischen „Umweg“ verfolgen, um sich über die historische Universalität von Stadtkonzeption klar zu werden und Maßstäbe für zukünftige Projekte zu erhalten.

Weitere Brücken sollen auf dem für Herbst 2006 in England vorgesehenen nächsten internationalen Kongress des CEU gebaut werden. Die nächste Tagung des CEU-Deutschland findet vom 7.-9. April 2006 in Ludwigsburg statt. (www.ceunet.de)

Harald Kegler

Vom Weg abgekommen... *In Paris und anderen Großstädten brannten die Vororte – was nun?*

Paris hat sich beruhigt, die Lage in den Vororten ist wieder unter Kontrolle. Die Randalierer sind verhaftet oder ausgewiesen, das Medieninteresse ist erlahmt. Es gab aufgeregte Fragen, ob sich Pariser Verhältnisse auch in Berlin einstellen könnten. Die Antworten von Kommunalpolitikern und Sozialwissenschaftlern waren nicht beruhigend, aber so dramatisch nun auch wieder nicht, dass es einen Einfluss gehabt hätte auf die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung. Es geht weiter. Natürlich gibt es Konsequenzen. Für Paris werden Konzepte entwickelt, die Großsiedlungen am Rande der Metropole erträglicher zu gestalten – erträglicher vornehmlich für die Öffentlichkeit. Ob es Perspektiven für die zumeist arbeitslosen Jugendlichen in den Vorstädten gibt, bleibt abzuwarten.

Die Fragen, die die brennenden Autos in den Vorstädten Frankreichs aufwerfen, sind nicht neu. Sie werden nur drängender und grundsätzlicher. Wie sieht die Perspektive der „Europäischen Stadt“ nach dem Ende des „fordistischen“ Zeitalters aus? Die Großsiedlungen des industriellen Wohnungsbaus – „Slaburbia“ – waren einmal eine Hoffnung stiftende Reform der Unterbringung von Arbeitern. Die Massenunterkünfte verfügten über einen überdurchschnittlichen Standard an sanitärer und sozial-technischer Infrastruktur. Sie waren – und sind es z.T. heute noch – sehr gefragt. Die Großsiedlungen waren Kinder des Industriezeitalters und haben die Städte Europas maßgeblich geprägt, ja, sie sind zu einem „Markenzeichen“ des Wohlfahrtsstaates geworden. Ihre Identität

entsprang der Kopplung an die industrielle Massenfabrikation und an die Abkehr von der „zurückgebliebenen“ alten europäischen Stadt. In der Blütezeit der fordistischen Stadt, in den 1960er Jahren, drohte fast überall in Europa Slaburbia die Strukturen der alten Stadt zu verdrängen. Kahlschlagsanierung hieß die Methode. All diese Aspekte sind bekannt und vielfach kritisiert worden. Die „alte Stadt“ ist längst kein Abrissthema mehr. Schon vor 30 Jahren wurde eine Wende der Städtebaupolitik in Europa eingeleitet. Slaburbia blieb davon aber unberührt. Schließlich hielt das wirtschaftliche Wachstum bis in die jüngste Vergangenheit an, und es gab einen enormen Bedarf an Wohnungen; die Nachfrage nach Arbeitskräften in der Industrie hatte die Wohnareale am Stadtrand stabilisiert. Allmählich erst wurde sichtbar, dass sich die Industrie in einem atemberaubenden Tempo von ihren fordistischen Prinzipien verabschiedete, dass sie sich automatisierte, Standorte verlagerte und nur noch spezialisierte Arbeitskräfte mit höherer Qualifikation nachfragte. Der Massenarbeiter wurde zunehmend „abgewickelt“. Dadurch veränderten sich auch die Verhältnisse in den Massenwohnsiedlungen tief greifend.

Das „strafverschärfende“ Besondere an den Pariser Verhältnissen ist bekanntermaßen das nicht verarbeitete koloniale Erbe in Frankreich, das sich mit den Vorstädten verbindet. Dort konzentrierten sich nicht nur die Arbeitskräfte der fordistischen Ära, sondern auch die im Zuge der kolonialen Zeit in das koloniale „Mutterland“ Eingewanderten. Insofern handelt es sich hier um eine besondere Form der fordistischen Städtebaupolitik: Die Vorstädte, Slaburbia, wurden zum Sammelort der ausländischen Massenarbeiter. Ihr politischer Status hingegen war nicht der des Ausländers – eine besondere Brisanz, die sich daraus ableitet: Fremder im „eigenen“ Land. Dies unterscheidet die Situation in Frankreich (und bei anderen ehemaligen Kolonialmächten) graduell von der Deutschlands und der mittel- und osteuropäischen Länder. Aber erst

diese Besonderheit hat das Thema für die Öffentlichkeit wahrnehmbar gemacht. Insofern ist Paris ein Menetekel des Städtebaus.

Der an die industrielle Entwicklung gekoppelte Städtebau ist gescheitert. Der europäische Städtebau scheint vom Wege abgekommen zu sein. Ein zaghaftes Umsteuern hat begonnen, allerdings betrifft dies vornehmlich die alte Stadt und nur in geringem Maße Slaburbia. Nicht nur, weil diese Gebiete so groß sind, dass hier ein Umsteuern sehr viel schwieriger zu realisieren ist. Nicht nur, weil das oft großflächige Eigentum einem kleinteiligen Wandel wenig förderlich ist. Slaburbia ist unbeliebt geworden: vom „Musterknaben“ zum „Schmuddelkind“. Schnell waren in Paris Lösungen der Probleme parat: Neben Polizeiaktionen wurden Konzepte für den Abriss und den Ersatz durch kleinstädtische Vorstadtstrukturen, wie sie aus der Zeit um 1900 bis 1930 als „Gartenstädte“ bekannt sind, aus den Schubladen geholt. Unbestritten: Diese gartenstadtähnlichen Strukturen haben sich vielfach bewährt. Doch Slaburbia ist nicht einfach und schnell abreißbar. Wir sehen dies in Ostdeutschland, wo der Staat weit über 2 Mrd. Euro ausgibt, um den grassierenden Leerstand zu bekämpfen – ein Drittel des Leerstandes soll in den nächsten drei Jahren abgerissen sein. Damit ist Slaburbia nicht verschwunden, nur ein Teil des Leerstandes wird dann „vom Markt genommen“ sein.

Die „Plattenstadt“ vor der Stadt wird weiterhin das Bild und den Lebensalltag vieler Europäer prägen. Wenn davon ausgegangen werden kann, dass etwa zwei Drittel aller Europäer in mehr oder weniger großen „Slaburbs“ leben und noch in den nächsten Generationen leben werden, bedarf es einer überzeugenden Gesamtstrategie für die Europäische Stadt, die dieses Erbe des Fordismus einbezieht und sich nicht darauf beschränkt, es im wahrsten Sinne zu brandmarken. Der Aufschrei der Jugendlichen in Paris muss als Signal verstanden werden, sich

europaweit mit diesem Thema zu beschäftigen. Auch in den „Banlieues“ von Bukarest, Kaliningrad, Belgrad, Wolgograd und anderswo harren große Probleme. Die Europäische Stadt ist durch die fordistische Ära in bis dahin unbekannter Weise erweitert und sozial-kulturell geprägt worden. Die Resultate dieser Entwicklungsperiode werden noch lange nachwirken. Mit notwendigen „Roskuren“, wie sie gegenwärtig in Ostdeutschland den Plattenstädten verordnet werden, kann wohl die Spitze des Eisbergs abgetragen werden, ein nachhaltiger Umbau wird damit noch nicht bewerkstelligt. Aber gerade Ostdeutschland hat die Chance, Vorreiter einer europaweiten Initiative für die Entwicklung von Strategien zum Umbau der fordistischen Stadt zu werden. Dabei wird es vornehmlich um deren Re-Urbanisierung gehen, um einen teilweisen Rückbau von Außen nach Innen, die Mischung der Wohnareale mit Versorgungs-, Freizeit- und Arbeitsmöglichkeiten, die Reduzierung einer Autoabhängigkeit der Bewohner und die Gestaltung urbaner Qualitäten – im Sinne einer zeitgemäßen Weiterführung von Traditionen der Europäischen Stadtbaukultur.

Im Jahr 2007 jährt sich der fulminante Bundeswettbewerb „Stadtumbau-Ost“, einer der größten Städtebauwettbewerbe, die in Deutschland überhaupt durchgeführt worden sind, zum 5. Mal. Dies wäre ein schöner Anlass für eine breite Stadtumbaudebatte von nationaler und europäischer Dimension. Eine solche Bilanzveranstaltung wäre ein wichtiges Zeichen für die Öffentlichkeit, dass Stadtumbau nicht nur Abriss ist, sondern nur der Anfang eines langen, mühsamen, aber unumgänglichen Prozesses zur Transformation der fordistischen Stadt in eine nachhaltige Stadt mit zukunftsweisenden städtebaulichen Strukturen. Eine solche Veranstaltung dürfte keine „Eintagsfliege“ sein, sondern Auftakt für eine Folge von Aktivitäten, die sich der „Herkulesaufgabe“ des Umbaus der fordistisch geprägten Stadt-Region stellen.

BESPRECHUNGEN

MICHAEL HEINZELMANN/JACOPO ORTALLI (Hrsg.), *Abitare in città. La cisalpina tra impero e medioevo. Leben in der Stadt. Oberitalien zwischen römischer Kaiserzeit und Mittelalter*, Wiesbaden: Dr. Ludwig Reichert Verlag 2003 (Palilia Schriftenreihe 12), 240 S., 205 Abb., 39,- Euro.

Das Interesse an der Stadtentwicklung in der Spätantike und am Übergang zum frühen Mittelalter hat in den vergangenen Jahren ständig zugenommen. Dabei ist der Erkenntnisgewinn in den Städten Norditaliens, also der bedeutendsten Städtelandschaft des Mittelalters, besonders gestiegen, weil hier eine systematisch betriebene und für diese Fragestellung besonders sensibilisierte Stadtarchäologie durch enge Zusammenarbeit mit anderen Forschungszentren weitere Impulse erhalten hat. Ein Kolloquium im November 1999 am Deutschen Archäologischen Institut in Rom hatte den beteiligten Institutionen die Möglichkeit gegeben, ihre Ergebnisse aus der letzten Zeit zusammenzuführen und vorzustellen. Dadurch kann der vorliegende Band eine Zwischenbilanz ziehen und gleichzeitig Perspektiven für die Zukunft aufzeigen. Die insgesamt 18 Beiträge des Bandes sind mit Ausnahme eines einzigen englischsprachigen alle auf Italienisch abgefasst, wobei ein englischer Abstract am Schluss angefügt ist. Jacopo Ortalli hat die Einleitung über die Entwicklung städtischen Wohnens und Lebens zwischen dem 3. und 6. Jahrhundert behandelt. Die übrigen Beiträge behandeln neben landschaftlich und thematisch geprägten Themen vor allem auch auf einzelne Städte bezogene Darstellungen. Neben Brescia, Trient, Verona, Concordia, Aquileia, Cispadana, Albintimilium, Genua und Luni wird der städtische Wandel im Piemont insgesamt betrachtet. Daniela Scaglia-

rini Corlàita untersucht die Begriffe domus – villae – palatia im Bereich der architektonischen Typologie, Isabella Balduini Lippolis stellt die Veränderung von domus und palatia in der archäologischen Dokumentation daneben, während Maria Grazia Maioli die Fußbodenmosaiken behandelt. Fabrizio Slavazzi wertet die in geringen Zahlen überlieferten Möbel aus. Er stellt dabei in wenigen Residenzen einen großen Reichtum fest, der in Kontrast steht zur Armut der Gesamtbevölkerung. Chiara Lambert geht der Frage nach, wie das außerhalb der Stadt erfolgte Begräbnis in die städtische Siedlung verlegt wurde. Es ist bedauerlich, dass der Band kein abschließendes Kapitel besitzt, das aus den vielen Einzelbeiträgen ein Gesamtfazit gezogen hätte. Die gesellschaftliche Entwicklung lässt sich im Wandel des Wohnbaus besonders gut aufzeigen, während neue Repräsentationsbauten in dieser Zeit selten erstellt wurden. Der Band ist durch seine Darstellung der Veränderungen in Oberitalien besonders bedeutsam, weil sich hier bereits die Städte und Zentren des hohen und späten Mittelalters in einer Frühstufe andeuten. Bei allem Wandel im Einzelnen wird dennoch greifbar, welche Kontinuität sich gerade in diesem geographischen Raum im Bereich der Stadt erhalten hat.

Immo Eberl, Ellwangen / Stuttgart

WINFRIED REICHERT, *Lombarden in der Germania-Romania. Atlas und Dokumentation, 3 Teile, Trier: Porta Alba Verlag 2003 (Beiträge zur Landes- und Kulturgeschichte 2/1 – 2/3), Teil I, Atlas, 65 vierfarbige Karten (33 x 48 cm) in Präsentationsbox; Teil 2 – 3, Dokumentation, 964 S., 159,- Euro.*

Das Atlaswerk blickt auf eine 22 Jahre andauernde Beschäftigung zurück, die maßgeb-

liche Förderung durch den SFB 235 „Zwischen Maas und Rhein, Beziehungen und Konflikte in einem europäischen Kernraum von der Spätantike bis zum 19. Jahrhundert“ und dessen Teil- und Nachfolgeprojekte erhalten hat. Der Verfasser gibt in der Einleitung einen Überblick über das Untersuchungsobjekt und den Untersuchungsraum. Der Begriff „Lombarde“ wird von ihm allein für den herrschaftlicherseits befristet zu Geldhandel konzessionierten Kaufmann aus Italien verstanden. Dabei sind drei Faktoren miteinander verbunden: die Herkunft aus Italien, die wirtschaftliche Tätigkeit als Geldverleiher und die Ausübung dieser Tätigkeit aufgrund einer Konzession oder Lizenz. Die von Lombarden betriebenen Leih tafeln (casanae, tabulae oder tables de prêt) waren auf Zeit zum Geldverleih autorisierte Institute. Der Begriff „Lombarde“ gestattet eine klare Identifizierung dieser gewerblichen Geldverleiher innerhalb der diffusen Masse der nördlich der Alpen tätigen Italiener. Der Begriff „Lombarde“ bezieht die Mehrzahl der in den Quellen genannten „Kawetschen“ mit ein. Der Begriff meinte den christlichen, aber landfremden Wucherer und wurde trotz seiner Ableitung von der südfranzösischen Stadt Cahors im Verlauf des 13. Jahrhunderts, spätestens am Übergang zum 14. Jahrhundert aufgrund der großen Zahl italienischer Geldverleiher zum Synonym für „Lombarde“. Schon 1987 hatten die vorbereitenden Arbeiten gezeigt, dass der Maas-Rheinraum nur einen Ausschnitt im nordalpinen Europa darstellte. Während der Rhein nach Osten hin eine gewisse Grenze darstellte, die nur selten und dann relativ kurzfristig überschritten wurde, war nach Westen zu eine Ausweitung der Untersuchung erforderlich, um dem Phänomen der Lombarden in ihren vielfältigen Geflechten folgen zu können. Im Rahmen des Teilprojekts C 9 wurde ab 1997 nicht nur der Untersuchungsraum, sondern auch der Zeitraum der Untersuchung erheblich erweitert. Daraus ergab sich, dass der Kernraum des Wirkens der Lombarden ein brei-

ter Gürtel von Territorien im Grenz- und Überschneidungsbereich von Reich und Frankreich war. Die Zone umfasste weite Teile der Grafschaft Holland und des Hochstifts Utrecht, alle südniederländischen, maas- und fast alle rheinländischen Herrschaften, Oberlothringen, die Freigrafschaft und das Herzogtum Burgund, die Dauphiné, große Teile der Westschweiz, die Grafschaft Savoyen und das territorial zersplitterte Piemont. Im Westen waren Rhône und Saône einigermaßen stabile Begrenzungen, während die Maas von den Lombarden überschritten wurde. Neben der Champagne wurde auch der Nordwesten des Königreichs bis in die Normandie und das Artois besucht. Die italienischen Geldverleiher finden sich auch in der Grafschaft Tirol, die aber in dem Dokumentationsband nicht aufgenommen wurden. Als Grundlage für die Karten wurde die Grundkarte zum Deutschen Städteatlas gewählt. Die Großbuchstaben B – J bezeichnen die Zeitstufen, römische Ziffern die beiden Hauptpunkte (I. Leih tafeln; II. weitere Lombardenbetriebe), die arabischen Ziffern die Regionalkarten (1. Norden; 2. Zentrum; 3. Süden) und Kleinbuchstaben die Ausschnitte in den besonders dicht dokumentierten Tafeln der Leih tafelnbegrenzungen des 14. Jahrhunderts. Als Zeitschritte wurden jeweils 50 Jahre zwischen 1201 und 1650 gewählt. Daneben steht die 800 Seiten umfassende Dokumentation, die die Grundlage für die Karten bildet und teilweise die Beteiligung einzelner Personen, Familien und Geschlechter am Geldhandel nördlich der Alpen verdeutlicht. In der Dokumentation sind etwa 1620 Orte erfasst, in denen Lombarden nachgewiesen sind. Die Dokumentation ist alphabetisch angeordnet, wobei die Orte nach den heutigen politischen Gegebenheiten zugeordnet wurden. Die Einzelbelege der Lombarden folgen in chronologischer Reihung einem festen System. Sie sind unter Punkt 1 eingeordnet, als Punkt 2 folgt der Herkunftsort, unter Punkt 3 ist die Leih tafelnkonzession aufgeführt, Nr. 4 ist der Nennung einer Leih-

tafel vorbehalten, Nr. 5 gilt den sonstigen Funktionen der Lombarden, Nr. 6 gibt weitere Hinweise und Nr. 7 nimmt Sachbetreffende auf, unter Nr. 8 folgen Angaben zum sozialen Stand, unter Nr. 9 zusätzliche Bemerkungen des Bearbeiters und unter Nr. 10 die Quellenangaben. Damit wendet sich die Arbeit dem umfangreichen Ortskatalog zu. Der zweite Band schließt mit Abbildungen, dem Quellen- und Literaturverzeichnis und einem umfangreichen Orts- und Personenregister. Die vorliegende Dokumentation ermöglicht durch die Karten einen hervorragenden, raschen Überblick über die „Lombarden“ des gesamten Untersuchungsgebietes. Ein wertvoller Quellenband wurde dadurch erstellt, der neue Ergebnisse vermittelt und die Grundlage für jede weitere Forschung zu den Lombarden in diesem Raum bilden wird.

Immo Eberl, Ellwangen / Tübingen

TAMARA HAWICH, *Manufakturen, Maschinen, Manager. Unternehmer und Unternehmungen in und um Erfurt – Geschichte und Geschichten, Erfurt: Industrie- und Handelskammer Erfurt 2001, 271 S., 368 Abb., 26, – Euro.*

Im Jahre 1845 konstituierte sich in Erfurt eine Handelskammer. Vom preußischen Staat angeregt, sollte sie als dessen Organ der Förderung von Handel und Gewerbe dienen. In den Jahren nach 1870 dehnte sich ihr Bezirk auf den Landkreis Erfurt sowie auf andere zur preußischen Provinz gehörende Städte und Kreise in Thüringen aus. Während des Nationalsozialismus „gleichgeschaltet“, wurde die Erfurter Industrie- und Handelskammer (IHK) im Mai 1946 der reorganisierten IHK Thüringen mit Sitz in Weimar zugeordnet, aber im August 1953 zur Bezirksdirektion der zentralen IHK der DDR umgebildet

und im September 1958 unter der Aufsicht des Bezirkswirtschaftsrates verselbständigt. Seit 1983 nannte sie sich Handels- und Gewerbekammer. Indes war ihre Kompetenz geschrumpft, das Profil ihrer Mitglieder verändert. Gleichwohl waren sie es, die im Januar 1990 die Auflösung der Kammer und im Mai die Wiedergründung der Industrie- und Handelskammer betrieben. Gehörten ihr anfangs 4.000 Mitglieder an, sind es heute weit über 50.000, allerdings in einem Bezirk, der den gesamten mittleren und nördlichen Teil des Landes Thüringen umfasst.

Das Buch beschränkt sich auf die Wirtschaftsregionen Erfurt und Sömmerda. Erfurt war seit jeher das natürliche und wirtschaftliche Zentrum Thüringens, während das kleine, nördlich gelegene Sömmerda Jahrhunderte lang zum Erfurter Territorium gehörte, bevor es als Produktionsstätte des Zündnadelgewehrs (das in der Schlacht von Königgrätz im Jahre 1866 kriegsentscheidende Bedeutung bekam) von sich reden machte. Die Einleitung will über „Die Wirtschaft der Regionen Erfurt und Sömmerda im Wandel der Zeiten“ unterrichten (S. 9), bietet aber, wie es im Inhaltsverzeichnis zutreffend heißt, eher eine Entwicklung der „Landeshauptstadt Erfurt: Im Auf und Ab zum Wirtschaftszentrum Thüringens“. Die Bezüge zur Geschichte der IHK erscheinen nur in Form von Marginalien. In elf Kapiteln, nach Branchen gegliedert, werden sodann einzelne Unternehmen vorgestellt. Wirtschaftsprägend war seit alter Zeit der Erfurter Erwerbsgartenbau, für den heute die traditionsreichen Firmen N.L. Chrestensen und Kakteen-Haage mit ihren internationalen Verbindungen stehen. Andere ältere Gewerbe wie die Textil- oder die Schuhproduktion verloren mit dem wirtschaftlichen Umbruch nach 1990 ihre Bedeutung. Vom Pressenbau, der einst wie die Büromaschinenwerke weltweit exportierte, blieben nur Rudimente. Ebenso von der großen Computer- und Chipproduktion in Erfurt und in Sömmerda. So zeigen die beiden Regio-

nen, nicht anders als der gesamte IHK-Bereich, das Bild eines weithin de-industrialisierten, weniger von Wertschöpfung als von Dienstleistung geprägten Gebietes.

Das Buch gründet auf genauer Kenntnis der einschlägigen, teilweise entlegenen Literatur und der archivalischen Quellen, die es gestatteten, die Geschichte einiger Unternehmen wie der Kofferfabrik in Kindelbrück oder der Thükofa in Buttstädt überhaupt erst zu erarbeiten. Die zahlreichen, überlegt ausgewählten Abbildungen ergänzen den Text, ein sorgfältig angelegtes Register, das Lebensdaten der behandelten Personen enthält, erleichtert das Nachschlagen. Zu bedauern sind die zuweilen verharmlosende Darstellung von Sachverhalten wie der „Arisierung“ jüdischer Firmen, die durchgängige Verwechslung des Böhlau-Verlages mit dem Verlag Hermann Böhlau Nachf. und der nicht immer reflektierte Sprachgebrauch („faschistisch“ statt „nazistisch“ oder „russisch“ statt „sowjetisch“).

Ulman Weiß, Erfurt

ANJA GUSSEK-REVERMANN / HEINZ KILIAN, *Münster und die Eisenbahn. Von den Anfängen bis zum Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg, Münster: Ardey-Verlag 2003 (Kleine Schriften aus dem Stadtarchiv Münster 6), 208 S., ill., 13,90 Euro.*

Gegenwartsprobleme regen immer wieder zur historischen Rückschau an. So wird in dem vorliegenden Buch der Fragestellung nachgegangen, wie sich die Eisenbahn als revolutionierendes Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts auf die Entwicklung Münsters auswirkte. War die Geschichte der Eisenbahn in Münster bislang ein Desiderat der Forschung, so legen die beiden Autoren eine

umfangreiche und vielfach äußerst detaillierte Darstellung der münsterischen Eisenbahngeschichte bis etwa 1950 vor. Die Ausführungen zeigen, dass die Vision des städtischen Bürgertums, das neue Verkehrsmittel werde die Ökonomie und die Entwicklung Münsters beflügeln – eine Vorstellung, die sich in jedem Fall in Münster bewahrheitete, denn ohne die Eisenbahn wäre die (späte) Industrialisierung, die ökonomische Prosperität und das Siedlungswachstum Münsters nicht denkbar gewesen – bald der ersten Ernüchterung wich: die Bahnlinien zerschnitten ganze Stadtviertel und hemmen bis heute die städtebauliche Entwicklung. Zudem führte der Bahnverkehr zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität und zu einer Behinderung des vermehrten Straßen- bzw. Kraftwagenverkehrs durch häufige Schrankenschließungen aufgrund ebenerdiger Trassenführungen.

Durch eine Stichbahn in privater Trägerschaft nach Hamm erhielt die Provinzialhauptstadt Münster 1848 einen Anschluss an die Köln-Mindener Eisenbahn. In den weiteren Jahrzehnten traten nicht weniger als acht weitere Bahnlinien, die überwiegend die Region um Münster erschlossen, hinzu, ehe 1930 der Ausbau des Streckennetzes mit einer Güterumgehungsbahn abgeschlossen wurde. Dennoch erlangte Münster nie die Bedeutung eines verkehrspolitischen Ortes höchster Zentralität „und blieb im Eisenbahnnetz nur das Tor von Norden ins Ruhrgebiet“ (S. 181).

Neben der faktenreichen Darstellung der Bahngeschichte Münsters bis zum Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg, befasst sich das Buch mit der Rolle der Streckenführung für die Stadtentwicklung. Erst die Verstaatlichung zweier Eisenbahngesellschaften im Jahr 1880 und der Übergang des Bahnhofsumfeldes in städtische Planungshoheit durch Eingemeindung schufen die Voraussetzung zur Beseitigung verschiedener Missstände – wie parallel verlaufende Gleise, ebenerdige Bahnübergänge und Doppelbahn-

höfe -, die sich durch die innerstädtische Streckenführungen ergaben. Die städtebauliche Problematik im Bahnhofsumfeld erfuhr durch Bahn- und Streckenzusammenfassungen eine Verbesserung; eine erhöhte Trassenführung brachte erhebliche Vorteile für den innerstädtischen Verkehr. Trotzdem blieb die Verbindung der östlichen Wohnviertel (Hansa- und Hafenviertel) zur Innenstadt defizitär; durch den Bau von Personentunneln wurde versucht, dem Problem entgegenzuwirken und die Eisenbahn „stadtverträglich“ zu machen.

Die Eisenbahn stärkte auch das Wachstum der städtischen Industrie: Mit dem Anschluss Münsters an den Dortmund-Ems-Kanal, dem Ausbau des Stadthafens und der Ansiedlung weiterer Unternehmen kam es zu einer rasanten Zunahme des Güterverkehrs. Zwei Eisenbahngesellschaften – mit paralleler Gleisführung und je eigenem Güterbahnhof -, die den Zubringerverkehr zum Stadthafen abwickeln sollten, führten zwar zu einer Ausdehnung der Güterbahnhofsanlagen, erschwerten aber trotzdem die Gleisanschlussmöglichkeiten für Unternehmen und ließen eine kaum zu überwindende Bahntrasse entstehen. Die Bombenzerstörungen des Zweiten Weltkrieges boten die Chance einer Neugestaltung des Bahnhofsviertels, die allerdings weitestgehend ungenutzt blieb.

Neben Aspekten der Streckenführung und der Stadtentwicklung wird auch die Rolle der Eisenbahn im Ersten und Zweiten Weltkrieg beleuchtet. Der Bahnhof erlangte in militärischer und versorgungstechnischer Hinsicht eine herausragende Bedeutung; im Ersten Weltkrieg wurden zudem Verwundete über einen eigens eingerichteten Bahnhof in die städtischen Krankenhäuser transportiert. Aber auch für die Deportationen von Juden nach Riga während des Zweiten Weltkrieges musste Münsters Güterbahnhof dienen. Ebenso kamen die Zwangsarbeiter mit der Eisenbahn nach Münster, war doch die Reichsbahn selbst größter Nutznießer ihrer Arbeitskraft.

In einem Exkurs zu den Besuchen verschiedener Monarchen in Münster gelangt der Zentralbahnhof als ein repräsentativer Mittelpunkt städtischen Lebens in den Blick. Eine Zeitleiste zur münsterischen Eisenbahngeschichte sowie Auszüge aus Fahrplänen und Fahrpreisen zwischen 1848 und 1930 beschließen das Buch. Das Foto- und Kartenmaterial der Untersuchung wird zwar meist illustrativ verwandt, ergänzt die Darstellung aber um wichtige thematische Aspekte.

Anlass zur Kritik bietet allenfalls die Auswahl der Quellenbasis: Systematisch werden zeitgenössische Amtsblätter und Tageszeitungen ausgewertet; die archivalische Überlieferung tritt demgegenüber zurück. Zudem verliert sich die Darstellung immer wieder in Einzelheiten; eine abschließende Ausdünnung von Einzelinformationen hätte der Lesbarkeit mitunter gut getan. Versöhnt wird der Leser freilich dadurch, dass selbst die Details immer wieder neue, weiterführende Aspekte aufgreifen. Dies mindert allerdings nicht den Wert des Buches, erstmals eine zusammenhängende Geschichte der Eisenbahn in Münster zu bieten. Wenn es heute um eine Integration der historischen Verkehrsinfrastruktur in die Stadtentwicklungsplanung geht, so ist den beiden Autoren abschließend die Anerkennung dafür auszusprechen, mittels einer historischen Rückschau den Blick auf die Rolle des Eisenbahnnetzes für die Stadtentwicklung in Vergangenheit und Gegenwart geschärft und den Boden für weitere detaillierte Forschungen zur Historie der Eisenbahn in Münster und generell für eine Analyse der Beziehung zwischen Stadtentwicklung und modernen Verkehrssystemen bereitet zu haben.

Thomas Brakmann, Münster

ELKE DITTRICH, *Ernst Sagebiel. Leben und Werk (1892-1970)*, Berlin: Lukas Verlag 2004, 329 S., 347 s/w Abb., 48,- Euro.

Das vorgeblich „Tausendjährige Reich“ vor Augen, scheint heute eine Frage unvermeidbar: Ist die kollektive Verdrängungsenergie nicht stärker als der Wunsch, sich seiner eigenen Geschichte und damit Identität zu stellen? Schlussstrich-Debatte und die aktuelle Betonung der eigenen Kriegsofferrolle darf man durchaus als Symptome der Unlust werten, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Umso besser, wenn es auch in bislang unterbewerteten Bereichen Ansätze der kritischen Reflexion gibt. Und wenn etwa eine jener Figuren, die gleichsam „in der zweiten Reihe“ des NS-Regimes standen, stärker ausgeleuchtet wird. Der Architekt Ernst Sagebiel ist so ein Fall: Obschon seine Bauten an zentralen stadträumlichen Stellen präsent sind, lässt sich das gleiche von seinem Namen kaum sagen.

Sein Leben und Werk wissenschaftlich aufzuarbeiten, hat sich die Architekturhistorikerin Elke Dittrich auf die Fahnen geschrieben. Was an sich ein lohnenswertes Unternehmen darstellt, wenn man bedenkt, dass der Volksmund die Architektur der NS-Zeit „trotlos, spärlich, gräuslich“ nannte – lautmalend gebildet nach den Namen der Protagonisten Paul Ludwig Troost, Albert Speer und Wilhelm Kreis. Troost starb früh; Speers Pläne blieben weithin unausgeführt, und Kreis, ein konservativer Baumeister der Weimarer Zeit, kämpfte um 1933 bereits gegen den Ruhestand. Was zur Zeit des Dritten Reichs in Berlin gebaut wurde und in einem bemerkenswerten Ausmaß erhalten blieb, trägt das Signum „Nazi-Architektur“ zu Recht nur der Bauzeit nach. Dem Stil folgend, hätten viele Beobachter ihre liebe Not, die Bauten der Weimarer Republik, der Nazi-Zeit oder, im Osten Deutschlands, womöglich gar der Nachkriegszeit zuzuordnen. Vermag eine

ausführliche Rezeption von Sagebiel nun das Bewertungsraster neu zu justieren?

Nach Kriegsteilnahme und (verspätetem) Studium in Braunschweig begann Sagebiels Berufseinstieg erst mit Dreißig. Sein eigentlicher Werdegang umfasste im wesentlichen drei Stufen: Erste Sporen verdiente er sich bei dem Unternehmer-Architekten Jacob Koerfer (1875-1930), dessen wichtigste Projekte – das Hansa-Hochhaus in Köln (1924/25), Deutschland-Haus in Essen und Westfalenhaus in Dortmund (jeweils 1928/29) – maßstabsbildend nicht nur in stadträumlicher Hinsicht, sondern auch in Bezug auf ihre straffe Organisation und Realisierung wurden. Zwischen 1929 und 1932 reüssierte er als Büroleiter bei Erich Mendelsohn in Berlin, damals einer der renommiertesten und wirkungsmächtigsten Baumeister in Deutschland. Bei den seinerzeitigen Projekten – in Berlin beispielsweise das Haus des deutschen Metallarbeiterverbandes, das Columbushaus und der Woga-Komplex (der heute die Schaubühne beherbergt); das Kaufhaus Schocken in Chemnitz oder das ‚Haus der jüdischen Jugend‘ in Essen – war er weder als Bauleiter noch als Entwurfsarchitekt, „sondern als Geschäftsführer, also in einer leitenden, projektübergreifenden und explizit nicht-künstlerischen Funktion beschäftigt“. Der namhafte Architekturhistoriker Julius Posener, 1931 ebenfalls in Mendelsohns Atelier angestellt, „erlebte Sagebiel in leitender Position, als ‚zweiten Mann‘ oder ‚Ordnungsmann‘, der hundertprozentig in die von Strenge und Disziplin geprägte Atmosphäre im Büro gepasst habe“.

Nach einer kurzen Übergangsphase war das Jahr 1933 auch für Sagebiel so etwas wie ein Schicksalsdatum: Er trat der NSDAP sowie der SA bei – und zugleich, wohl auf Vermittlung seines Bruders, in den öffentlichen Dienst ein, indem er eine Anstellung in der Bauabteilung der Luftwaffe fand. Dort vollzog sich eine erstaunliche, wiewohl seltsam beiläufige Karriere, begünstigt durch ein

manifestes Organisationstalent und seine ostentative Loyalität: Binnen eines Jahres wurde vom einfachen Angestellten zum Ministerialrat befördert. Im Dezember 1934 wurde ihm sein bis dato größter Auftrag zuteil: der Neubau des Göring'schen Reichsluftfahrtministeriums (heute Sitz des Bundesfinanzministeriums), um die bis dahin verstreut untergebrachten Dienststellen einer ohnehin recht jungen, aus diversen anderen Organisationen heraus gelösten Administration in einem würdigen und zentral gelegenen Gebäude zu vereinen. Dieser prominente Direktauftrag aber sei, so die Autorin, weniger auf Protektion als vielmehr auf seine genuine „Zuständigkeit“ (Sonderaufgabe qua Amt) zurückzuführen; zudem könne man davon ausgehen, „dass Sagebiel sich innerhalb der Luftfahrtverwaltung einer solchen Wertschätzung erfreute, dass man ihn in diesem Fall nicht nur den organisatorischen, sondern auch den entwerflichen Teil dieser Aufgabe anvertraute“. Für eine weithin präzedenzlose Bauaufgabe – 2.000 Arbeitsräume für ein zuvor nicht existentes Ministerium, mitten im Regierungsviertel auf historischem Grund gelegen, und ohne dass bereits eine ausformulierte NS-Staatsrepräsentation existiert hätte – musste Sagebiel sehr schnell eine Lösung finden. Entstanden ist eine lang gestreckte, auf Symmetrie bedachte Grundrissfigur, und ein Aufriss, der in gewisser Weise die Vorbilder der gemäßigten Moderne, insbesondere Hans Poelzigs IG-Farben-Verwaltung in Frankfurt a.M. rezipierte, zugleich aber Elemente der angrenzenden Bebauung wie Preußenhaus und ehemaligen Preußischen Landtag aufnahm.

Und nur wenige Monate später, im April 1935, wurde er bereits mit Vorentwurfsplänen für den Flughafen Tempelhof beauftragt, „der sein umfangreichstes und bedeutendstes Projekt werden sollte“. Die städtebauliche Konzeption mit Kreisplatz ist gleichermaßen genuine Neuschöpfung wie – allem Auftrumpfen zum Trotz – Einordnung

in den Stadtkörper. Sagebiel war die Ausrichtung auf das Kreuzbergdenkmal eminent wichtig, auch wenn sie später, durch Transposition des geplanten Südbahnhofs, ihren eigentlichen Sinn verlor. Die Architektur dieses – unzutreffenderweise – als ‚größtes Gebäude der Welt‘ apostrophierten Bauwerks (mit ca. 250.000 qm Bruttogeschossfläche) offenbart sich als eigentümlicher Zwitter: In manchem, insbesondere dem nordwestlichen Flugsteigteil, eine durchaus moderne, elegante und dynamische Anmutung; die rustikal-klassifizierende Hauptfassade der Empfangshalle mit vorgelagertem Ehrenhof hingegen monumental, ja einschüchternd in der Wirkung.

Gewiss ist die Rolle Sagebiels irgendwie hybrid: Karrierebeamter der Luftwaffe und zugleich – offenbar mit Görings Segen, gar seiner aktiven Unterstützung – ein freier Architekt: mit vollen Auftragsbüchern und ausgesprochen gut bezahlt. Er gestaltete eine nationale Textilausstellung, leitete das „Baubüro für holzindustrielle Anlagen“, baute Zellstoffwerke und plante schließlich die Industrie- und Verwaltungsbauten der „Reichswerke Hermann Göring“ in Watenstedt-Salzgitter. Eine pilzförmig angelegte Gartencity für 130.000 Einwohner mit höchstens dreigeschossiger Wohnbebauung, die von einer Schnellbahn umfahren werden sollte, welche von allen Einwohnern in fünf Minuten zu Fuß erreicht werden konnte. Gleichsam die ideale Mitte definierend eine Ost-West-Achse, eine 220 mal 220 Meter große Volkshalle, eine Stadthalle, ein Theater. Sogar die Berguniversität sollte aus Clausthal-Zellerfeld nach Salzgitter verlegt werden. (Ironie der Geschichte: Göring selbst musste den Bau später stoppen, als die Lage die „Konzentration aller Kräfte auf den Endsieg“ verlangte.) „Ernst Sagebiel war somit zum wichtigsten Industriearchitekten des Dritten Reichs aufgestiegen, während er kaum noch neue Aufträge im Bereich der Luftfahrt erhielt.“ Und je umfassender und machtvoller die

Rolle Albert Speers in Berlin wurde, desto mehr erwies sich diejenige Sagebiels als eingeeignet; bei der ‚Neugestaltung der Reichshauptstadt‘ war er schließlich nur noch sekundär beteiligt. Gleichwohl – oder gerade deshalb – meint die Autorin hier Gemeinsamkeiten zu erkennen: „Penibel in der Erfüllung ihrer Aufgaben, gehemmt und distanziert im persönlichen Umgang, entwickelten sich beide eher zu äußerst effizienten Organisatoren als zu großen Architekten.“

Was Elke Dittrich vorgelegt hat, ist eine akribische Faktensammlung, eher deskriptiv denn analytisch, weitgehend ohne theoretischen Anspruch, dafür angenehm nüchtern und zurückhaltend „erzählend“ bis weit hinein in biographische Details im (Ehe-)Leben Sagebiels oder (als Exkurs) zum Aufbau der Luftwaffe und deren Bauabteilung. Das Buch, aus einer Dissertation der Autorin hervorgegangen, ist ansprechend gestaltet, sorgfältig ediert, reich bebildert. Freilich bleibt ein kleiner Beigeschmack, dass ausgerechnet jetzt, da in den Feuilletons die NS-Verbrechen angesichts des alliierten Bombenkrieges relativiert werden und ein gewisser, selbstredend „ironisch gebrochener“ Nazi-Chic wieder en vogue ist, eine solche Untersuchung erscheint. Aber dies darf man wohl kaum der Autorin anlasten. Indes wird auch hier der Stand der Forschung insofern bestätigt, als das Nationalsozialistische Regime letztlich kein kohärentes Architekturprogramm formuliert hatte. Neben den neoklassizistischen Kolossalbauten wie der Reichskanzlei oder dem Olympiastadion und den ideologisch-heimatverbundenen „Blut-und-Boden-Architekturen“ im bäuerlichen Stil standen die Industriebauten oder Verkehrsbauten der Moderne. Und Sagebiel mittendrin – als Architekt womöglich genauso unentschieden wie als Parteimitglied.

Robert Kaltenbrunner, Berlin

EGINHARD SCHARF, „*Man machte mit uns, was man wollte*“. *Ausländische Zwangsarbeiter in Ludwigshafen am Rhein 1939-1945, Heidelberg, Ubstadt Weiher, Basel: Verlag Regionalkultur 2004 (Veröff. des Stadtarchivs Ludwigshafen 33), 360 S., ill., graph. Darst., Tab., 19,90 Euro.*

Studien zur Geschichte der Zwangsarbeit erschienen in den letzten Jahren vermehrt. Nach diversen Publikationen allgemeiner Art über Fremdarbeiter, wurden immer mehr Regionaluntersuchungen vorgestellt. Es lag nahe, auch für den wichtigsten Industriestandort der Pfalz, Ludwigshafen, eine lokale Auswertung der Unterlagen vorzunehmen. Eginhard Scharf, der sich sehr frühzeitig mit der Problematik der Zwangsarbeit befasst hatte, wurde mit der Aufgabe betraut. Der Autor hat trotz der schwierigen Quellenlage eine sehr umfangreiche Veröffentlichung erstellt, denn zahllose Akten waren vernichtet oder sind in den Wirren des Krieges verloren gegangen. Die Geschichte der Zwangsarbeit der Stadt Ludwigshafen ist nicht zentral dokumentiert, sondern in kleinen Beständen über unzählige Städte verteilt. Entsprechend anspruchsvoll war die Erstellung der vorliegenden Studie.

Eginhard Scharf baut seine Darstellung im Wesentlichen nach chronologischen Gesichtspunkten auf. Die Rahmenbedingungen des Einsatzes der Fremdarbeiter werden ebenso erläutert, wie die Situation der ausländischen Arbeitskräfte während des Luftkrieges. Ein weiterer Schwerpunkt der Untersuchung ist die Lebenssituation der Arbeitskräfte, besonders die gewaltsame Disziplinierung. Kriegsgefangene wie Zivilarbeiter unterlagen einer Vielzahl von Zwangsmaßnahmen der deutschen Arbeitgeber. Prügelstrafen, auch Einweisungen in Konzentrationslager, waren keineswegs nur vereinzelte Phänomene. Ein wesentliches Ergebnis der Untersuchung ist, dass Schilderungen der

Zwangsarbeit zu positiv im Gedächtnis der deutschen Bevölkerung verblieben sind. Gewalt und Hunger waren immer – zumindest latent – präsent. Eginhard Scharf spricht besonders in der Schlussphase des Krieges von der Eskalation der Not. Im Anhang des Buches werden Zeitzeugenerinnerungen vorgestellt, die nochmals verdeutlichen, dass der Einsatz von Kriegsgefangenen und Zivilarbeitern im Dritten Reich eben keine rein statistische Angelegenheit darstellt, sondern dass immer auch das individuelle Schicksal von Menschen berührt wird. Erwartungsgemäß wird in der Studie der I.G. Farbenindustrie AG in Ludwigshafen als dem wichtigsten Unternehmen der Region die größte Aufmerksamkeit gewidmet. Hier kommt Eginhard Scharf zu bemerkenswerten Erkenntnissen, aus denen in Ludwigshafen bisher keinerlei Konsequenzen gezogen worden sind. Wesentlich ist der Hinweis auf die sehr fragwürdige Aussagepraxis von Carl Wurster während des Prozesses in Nürnberg. Wurster war in der Zeit des Dritten Reiches Betriebsführer der I.G. Ludwigshafen-Oppau; nach Kriegsende war er Vorstandsvorsitzender der BASF AG. Seine Verantwortung für den Einsatz der Zwangsarbeiter hatte die Karriere ebenso wenig behindert, wie eine zumindest fragwürdige Aussagepraxis zu diesem Komplex in den Verhandlungen des Nürnberger Prozesses gegen die Verantwortlichen der I.G. Farben. Eginhard Scharf kommt in der Schlussbetrachtung zu folgendem Ergebnis: „Die schlaglichtartige Beleuchtung der Geschehnisse bei der IG Farben reichte aber aus, um die Darstellung der örtlichen Verhältnisse durch die Wurster-Verteidigung im Nürnberger IG-Farben-Prozess als eine Mischung von Tatsachen, von Halbwahrheiten und von völlig unzutreffenden Behauptungen zu entlarven.“ Diese Darstellung ist zu unterstreichen, könnte allerdings auch schärfer formuliert werden.

Die Publikation des Stadtarchivs Ludwigshafen ist insgesamt ein mehr als notwen-

diger Beitrag, die Geschichte des Dritten Reiches in der Pfalz aufzuarbeiten. Zu wünschen ist, dass die gelungene Darstellung ein großes Publikum findet; empfohlen sei das Buch ausdrücklich im Bereich der Schulen. Die Forschung ist mit dieser Veröffentlichung aber nicht beendet. Wichtige Fragen sind noch zu klären, z.B. welche Rolle die I.G. Ludwigshafen-Oppau beim Aufbau des Werkes der I.G. Farben in Auschwitz gespielt hat.

Stefan Hörner, Damscheid

GEORG PATZER, *Kleine Geschichte der Stadt Karlsruhe, Karlsruhe: G. Braun Buchverlag 2004, 208 S., zahlr. Abb., 9,90 Euro.*

Wenige Jahre nach der groß angelegten Geschichte der Stadt Karlsruhe (1998), die vom dortigen Stadtarchiv herausgegeben wurde, ist nun im G. Braun Buchverlag ein handliches Büchlein erschienen, das sich demselben Thema widmet. Expressis verbis soll es sich dabei jedoch um eine „Kleine Geschichte“ der Stadt handeln, also um ein Buch, mit dem der Leser kurz und prägnant über die wichtigsten Entwicklungslinien und Ereignisse der Stadtgeschichte informiert wird. Dies ist an sich eine lobenswerte Idee, um das Interesse der Menschen an der Geschichte zu wecken, schließlich mag heutzutage nicht jeder Zeitgenosse die Mühe auf sich nehmen, ein rund 800seitiges Werk zur Geschichte (s)einer Stadt zu lesen. Die Art und Weise, in der der Autor dieser „Kleinen Geschichte“ seine Aufgabe erledigt hat, ist jedoch keinesfalls zur Nachahmung empfohlen.

Das Buch ist in chronologische Großkapitel gegliedert, die aus verschiedenen kleinen Textabschnitten bestehen, in denen in lockerer Folge einzelne historische Aspekte und Themen beschrieben werden. Leider

bleiben diese Kurzabschnitte vielfach unzusammenhängend nebeneinander stehen, ergibt sich aus der Summe dieser fast-food-Histörchen nur selten ein halbwegs geschlossenes Bild von der Entwicklung der Stadt Karlsruhe. Doch darum scheint es dem Autor auch gar nicht gegangen zu sein. Vielmehr speist Patzer ganz bewusst seine Leser mit historischen Anekdoten und dem Klatsch der vergangenen Jahrhunderte ab. Offensichtlich glaubt der Autor damit dem Zeitgeist besser entsprechen zu können. Dass er dabei auch jedes in der Literatur und den Quellen zu findende Negativurteil über die Stadt mit Genuss und unreflektiert zum Besten gibt, verwundert da schon nicht mehr. Andererseits ist der Autor durchaus bemüht, sich mit seiner „Kleinen Geschichte“ den Mantel von Gelehrsamkeit und Belesenheit umzuhängen. In schier endlosen Reihen werden Personen und Persönlichkeiten aufgezählt und angeführt, die unter den verschiedensten – zuweilen sehr marginalen Aspekten mit der Geschichte der Stadt zu tun hatten (z.B. S. 103 ff.). Zur Erhellung der jeweiligen Thematik trägt dieses „name dropping“ allerdings in der vorliegenden Darstellung nur sehr bedingt bei.

Von gelungener historischer Analyse ist in diesem Buch hingegen wenig zu spüren. Im Gegenteil. Versucht sich der Autor jeweils zu Beginn seiner größeren Texteinheiten in einer übergreifenden Darstellung, so werden schon auf der Ebene der Fakten erschreckende Defizite offensichtlich. Es mag ja noch als einmaliger Lapsus durchgehen, dass Patzer Großherzog Ludwig auf S. 56 richtigerweise als Sohn von Großherzog Karl Friedrich aus dessen ersten Ehe bezeichnet, und dann eine Seite später demselben Ludwig unterstellt, er habe die badische Verfassung akzeptiert, weil er den Erbfolgeanspruch der Kinder aus Karl Friedrichs zweiter Ehe sichern wollte, aus der er angeblich entstammte (S. 57). Aber die Reihe ließe sich fortführen. So datiert Patzer das Ende der Monarchie in Baden durch die Abdankung von Großherzog Friedrich II.

richtig auf den 22. November 1918. Doch der Waffenstillstand von Compiègne, der den Ersten Weltkrieg beendete, wurde nicht am gleichen Tag unterschrieben, wie der Autor Glauben machen will. Dies geschah bereits am 11. jenes Monats. Viel gravierender als diese sachlichen Schnitzer ist jedoch die unkritische und fahrlässige Anwendung historischer Begrifflichkeit. Ein Beispiel mag dies demonstrieren: So ist für Patzer die fortschrittliche politische Bewegung im 19. Jahrhundert nahezu prinzipiell demokratisch, die Worte „liberal“ und „Liberalismus“ tauchen hingegen fast nicht auf. Die Revolution von 1848/49 wird so zu einer rein „demokratischen“ Angelegenheit, mit Friedrich Hecker als Aushängeschild. Dieses Bestreben alles „demokratisch“ zu sehen, findet dann auch für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts Anwendung, als der Autor die Regierungsform unter Großherzog Friedrich I. als eine „quasi-parlamentarische Demokratie“ (S. 86) tituliert. Der Begriff des Konstitutionalismus findet hingegen keine Erwähnung. Insgesamt ist das Buch ein Ärgernis. Eine Chance wurde vertan, die Stadtgeschichte der ehemaligen badischen Residenz einem breiten Publikum fundiert und in knapper Form nahe zu bringen.

Martin Furtwängler, Ludwigshafen

OLIVER FINK, *Heidelberg neu entdecken, Gudensberg-Gleichen: Wartberg Verlag 2003 (Sonderveröff. des Stadtarchivs Heidelberg 14), 48 S., 83 Abb., 13,80 Euro.*

In einem reich bebilderten, auf Hochglanzpapier gedruckten, mit festem Einband ausgestatteten Buch präsentiert Fink einen neuen Einstieg in die Geschichte Heidelbergs. Kaleidoskopartig schildert er in gut lesbaren Schlaglichtern, die maximal zwei Seiten

umfassen, Einzelaspekte der Entwicklung Heidelbergs von den Anfängen bis zur Gegenwart. Spezielle Aspekte, unterschiedlichste Themen, kommunale und staatliche Einrichtungen der alten kurpfälzischen Residenz werden vorgestellt. Der Bogen spannt sich vom Heidelberger Brückenauffen, der den Besucher beim stadtseitigen Tor der alten Brücke empfängt, über die bekannten städtischen Bauwerke (Peterskirche, Schloss, die Klosterbauten auf dem Heiligenberg, Stift Neuburg etc.), über verschiedene Museen und Bibliotheken (Kurpfälzisches Museum, Universitätsbibliothek, Deutsches Apothekenmuseum, Sammlung Prinzhorn), über Dichtung, Märchen und Sagen (Stadthymnen, Heidelberger Romantik) bis zu mehr oder weniger interessanten Spezialthemen (Vom Kachelofen zum Urinal, Besuch aus Hollywood, Heidelberger Zuckerladen, Heidelberger Druckmaschinen). Die wichtigsten Sehenswürdigkeiten sind aufgenommen, ein klares Auswahlssystem ist jedoch nicht erkennbar, möglicherweise war der Autor vom Zufallsprinzip geleitet. Das Spektrum der gründlich recherchierten Artikel ist so weit gestreut, dass wohl jeder etwas Interessantes finden wird, allerdings keinen kurzen Überblick zur Geschichte von Stadt oder Universität. Auch werden Belegstellen, Verweise auf weiterführende Literatur oder ein Inhaltsverzeichnis vermisst. Neue Ergebnisse zur Heidelberger Stadtgeschichte bringt der Band demnach nicht. Möglicherweise war dies auch nicht angestrebt, vielmehr scheint als Zielgruppe primär der Tourist ins Auge genommen worden zu sein. Dies ist sicherlich legitim, denn zweifellos vermag ein solch umfangreicher Stadtprospekt, dem allerdings ein Stadtplan fehlt, jedem Besucher dieser geschichtsträchtigen Stadt rasch und zuverlässig zu Spezialthemen Auskunft zu geben. Möglicherweise wird bei einigen das Interesse an der Heidelberger Stadtgeschichte geweckt werden.

Ulrich Wagner, Würzburg

WOLFGANG ALTHOF, *Sträflingsinseln. Schauplätze der Verbannung, Hamburg, Berlin, Bonn: Verl. E. S. Mittler & Sohn 2005, 288 S., ill., graph. Darst., Kt., 36,- Euro.*

Sträflingsinseln schienen bis vor gar nicht so langer Zeit lediglich Gegenstand einer glücklich überwundenen Vergangenheit zu sein. Die Militärdiktaturen in Chile und Griechenland, die ihre politischen Gefangenen auf öde Eilande verbannten, sind ebenso untergegangen wie die Sowjetunion, die zahlreiche Lager auch auf Inseln unterhielt. Im literarischen Bereich war das Thema höchstens in Alexandre Dumas Roman „Der Graf von Monte Christo“ oder in der Lebensbeschreibung „Papillons“ präsent. Doch mit den Lagern in der US-Militärbasis Guantánamo-Bay auf Kuba, in denen des Terrors Verdächtige inhaftiert werden, sind Sträflingsinseln wieder zu einem tagesaktuellen Thema geworden. Guantánamo steht auch mustergültig für die Symbolik derartiger Inseln, sind sie doch abseits der Zentren und so scheinbar abseits aller rechtlichen Normen, die fürs Festland eigentlich gelten sollten. Der Autor macht nun einige Bemerkungen zur Funktion verschiedener Inseln als Orte der Apartheid, des Exils, der Rettung und Zuflucht. So erfährt man nebenbei, dass Fisher Island vor Miami ursprünglich als Ferieninsel für Schwarze auserkoren war, um sie ganz im Sinne des zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den USA grassierenden Rassismus von den Stränden des Festlandes fernzuhalten. Der Plan zerbrach sich. Die Insel wurde stattdessen zum Getto der Milliardäre. Wer will, kann hier eine seltsame Affinität zwischen „gated communities“ und Gefängnisinseln wittern. Die allgemeine Geschichte des Phänomens „Sträflingsinsel“ wird in dem Buch nur recht knapp geschildert. Im Hauptteil werden die einzelnen Inseln aufgezählt. Die Gliederung erfolgt entweder nach den Staaten, die solche Inseln unterhielten, wie etwa Britanni-

en, Frankreich, Russland, Spanien und Portugal oder nach bestimmten Regionen und Meeresgebieten in Europa, Asien, Afrika, Australien und Amerika. Für jede Insel wird die genaue geographische Länge und Breite minutengenau angegeben. Die Geschichte der einzelnen Inseln wird anekdotenhaft vorgestellt. Die Übersichts- und Detailkarten stellen den besonderen Wert des Buches dar. Das Werk erinnert ein wenig an Segelhandbücher, die Reiseziele für die vorstellen, die schon überall gewesen sind. Der Katalog der Inseln könnte irgendwie auch das Ergebnis einer Recherche mit der Suchmaschine sein. Es sind Inseln unterschiedlichster Relevanz aufgenommen. So erfährt man etwa, dass in Delitzsch im tiefsten Sachsen ein Frauengefängnis auf einer Wasserburg war. Eine Insel, die von einem nassen Burggraben umgeben ist, mag doch etwas anderes sein, als eine Gefängnisinsel, an deren Gestade das Weltmeer rauscht, was etwa bei Alcatraz der Fall ist, das in der Bucht von San Francisco liegt. Beiden Orten ist jedenfalls gemeinsam, dass sie zunächst als Befestigung dienten, bevor sie zum Gefängnis wurden. Dem vermeintlichen Schutz vor äußeren und inneren Feinden dienten zeitweise dieselben Bauten. Das Buch bietet keine wissenschaftliche Diskussion des Problems Sträflingsinsel. Es liefert dafür einen Katalog der Orte, die man in dieser Funktion einmal genutzt hat. Es liefert so eine solide geographische Orientierung, die als Grundlage für weitere Fragestellungen dienen kann.

Winfried Mönch, Stuttgart

